

LEGGETE SUBITO

Lo speciale



61 *Le auto viste e perse*



Gli altri servizi

6 *Le scelte in Formula-1*

11 *STEWART sulle TYRRELL*

14 *Quando hanno l'età per smettere?*

50 *Le foto esclusive dello choc-S. Marino*

54 *Mini-LANCIA novità 1978*

56 *Prova OPEL REKORDiesel*



Le rubriche

3 *CALENDARIO delle corse*

4 *Le regole FOTOSPRINT*

domenicaSPRINT

32. *Attorno*

33. *Martoni*

34. *Mazzanzara*

35. *KARTING-attualità*

44 *IL GIORNALE delle SCUDERIE*

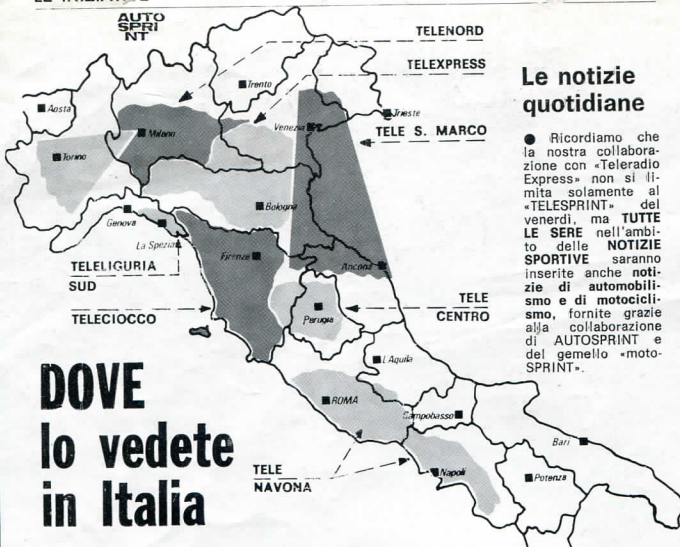
46 *TUTTE SPRINT*

48 *SCRIVETECI resteremo amici*

65 *COMPRA VENDITA*



LE INIZIATIVE



DOVE lo vedete in Italia



TELESPRINT anche il sabato

● TELESPRINT viene trasmesso da **TELECIOCOCCO** e **TELE SAN MARCO** ogni venerdì alle ore 21,45 in collegamento per Toscana, Veneto, Pianura Padana, Emilia e Umbria; viene ripetuto alle 23,45 sui canali 58 e 66. Dalle stesse trasmissioni viene replicato alle 16,15 del sabato. Nella stessa giornata di sabato viene trasmesso alle ore 16 da **TELENORD** che lo replica, poi, alle ore 21,30.

● Ricordiamo che le telefonate per la soluzione del fonocizz **TOTOROOMBO** debbono essere fatte dalle 9 alle 12 del solo giorno di **SABATO**.

RETE	ZONA	DETTAGLIO	ANTENNA	CAN. BAN.
TELENORD	Lombardia	PAVIA o ZONA MILANO per un raggio di 45 km dal centro	Centro Milano	63 5°
	Piemonte	ZONA TORINO	Montoso	46 5°
TELE S. MARCO	Veneto, Emilia, Marche-Nord	PADOVA, VENEZIA o Veneto centro orientale	Nord Ventolone	44 5°
	Marche-Nord	Fascia costiera ALTO ADRIATICA fino ad ANCONA	Sud Ventolone	39 5°
TELEXPRESS	Emilia	BOLOGNA fino a PIACENZA e dall'Appennino ad Ovest di Piacenza in direzione Milano	Sud Ventolone	39 5°
			Monte Faeto	51 5°
			Corticella	46 5°
			Monte Canate	55 5°
TELECIOCOCCO	Toscana	FIRENZE e zone limitrofe	Secchiatta	40 5°
		VERSILIA fino a Livorno e Pisa	Monte Meto	51 5°
		TOSCANA ALTA (Lucca, Pisa, Livorno, Fucecchio, Empoli, Prato, Firenze, Volterra, Siena)	Pizzorone	59 5°
TELECENTRO	Umbria	TOSCANA BASSA (Siena Sud, Perugia, Orvieto)	Cetona	51 5°
TELE NAVONA	Lazio Campania	ROMA, provincia e LAZIO NAPOLI e costa tirrenica (di prossima apertura)	Guadagnolo	66 5°
			Monte Faeto	66 5°
TELE LIGURIASUD	Liguria	LA SPEZIA e zone limitrofe	Monte Parodi	29 4°

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

(051) **45.54.48**

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazione: istantanea per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

UNA NUOVA RUBRICA



La musica in auto, se una volta era un optional oggi è un'esigenza: i viaggi si allungano, il tempo passa alla guida anche niente di meglio quindi di buona musica per far passare più veloce il tempo e distrarre. (Naturalmente senza distrarre dalla guida che sarebbe terribile). Nel '77 c'è stato un aumento fortissimo nelle vendite dei mangianastri, più che delle radio dotate di FM. Le FM sono una buona risorsa eccellente per l'automobilista: tanta musica, poche parole, ritmi veloci, divertenti. Insomma quello che ci vuole per distrarsi un po' sul diritto nastro d'asfalto dell'autostrada. Peccato però che ogni cento metri i programmi cambino, si sovrappongono, spariscono nel nulla. Poi un attimo di silenzio, rumori confusi, voci, suoni inarticolati. E via a girare la manopola della radio, prima con rabbia, poi con disperazione. Questa è una delle ragioni per cui le vendite dei mangianastri e dei nastri stessi sono andate alle stelle. Ma anche tra i nastri ci sono quelli adatti alle macchine e quelli no. Capita spesso infatti che alcuni gruppi o cantanti vendano migliaia di dischi e pochissime cassette, o viceversa. Infatti la musica che si ascolta in macchina è molto diversa da quella che si ascolta a casa con un buon impianto stereo.

Nella nostra scelta delle cassette che vi presenteremo di tanto in tanto, terremo quindi conto delle esigenze degli automobilisti: non cerchiamo cioè quelle musiche difficili, cerebrali, impegnate che si possono ascoltare più volentieri in casa. Sceglieremo invece brani immediati, ritmati, allegri, divertenti, spumeggianti. Quei brani cioè che ci danno modo di far passare più velocemente e in allegria le lunghe ore passate al volante.

MATIA BAZAR
L'oro dei MATIA BAZAR solo tu
(Ariston AR 20326)

Questo nastro dei Matia Bazar, che raccoglie il meglio di tutta la loro produzione discografica, è ottimo da sentire in macchina. Tanti pezzi, moltissimi, come tutta la loro musica. Tra i brani qui registrati c'è anche «Solo tu» allora ai primi posti della classifica di vendita. «Che male fa», «Per un'ora d'amore», la dolcissima «Un domani sempre pieno di te», «Stasera che sera» che li rese colpo famosi circa tre anni fa. «Ma perché?» arrivata seconda al festival di San Remo lo scorso anno, la bellissima «Per un minuto e poi...», «Cavallo bianco» e infine «Gente di ogni età». Come si vede tutti pezzi molto belli, molto famosi, molto venduti. Questa cassetta infatti è al momento la più venduta in Italia.

KIM AND THE CADILLACS
Rock'n'roll
(Ariston AR 20323)

Inglese, ex Renegades, i Kim and the Cadillac, scesi nuovamente in Italia l'estate scorsa, sono tra i gruppi più interessanti del momento. La loro musica, un rock'n'roll tradizionale stile anni cinquanta-sessanta, non manca di affascinare ancora oggi a distanza di tanti anni. Questa cassetta, insieme al disco, è stata vendutissima. I Kim and the Cadillac sono tra i gruppi stranieri che vendono di più in Italia, sono costantemente sul piccolo schermo ogni volta che si accende la televisione, insieme ai ballerini campioni d'Europa di rock'n'roll. Un po' perché in Italia cominciamo adesso a scoprire il rock (Presley in Italia comincia a vendere adesso), e un po' perché questa musica è divertente, allegria, istintiva, veloce, ritmata. Ottima quindi per far volare in allegria qualche ora di autostrada. Tra i brani di questa cassetta anche «Sweet little sixteen» un vecchio hit di Chuck Berry, la dolcissima «Jenny come home» firmata da Kim Brown, leader del gruppo, «Reberouser», «Come on baby».

I CALCOLI
DELL'ING.
CONFERMANO
CHE QUEST'ANNO
IN F.1 SARANNO DA ASPETTARSI TANTE ALTRE
SORPRESE COME IN SUDAFRICA

Conta di più la scelta dei piloti

NON SI PUÒ dire che siano mancate le sorprese, a Kyalami, sabato 4 marzo: ma si può anche dire che di sorprese c'è da aspettarsene in continuazione, durante questo campionato 1978. Praticamente, cosa è successo in Sudafrica? In primo luogo che il problema dell'altitudine con la conseguente perdita di potenza dei motori ha giocato dei brutti scherzi: dato che

CONTINUA A PAG. 9

Gianni Rogliatti



A giudicare da questa foto sia Reutemann che Watson avrebbero potuto vincere, al GP del Sud Africa a Kyalami, visto che sono entrambi (come del resto Laffite) davanti a Ronnie Peterson. Ferrari T3 e Brabham-Alfa BT46 sono molto attese alla verifica di Long Beach, dove dovranno riscattare la prova per molti versi deludente della loro gara d'esordio (fotocolor DPP1)

CONTINUAZIONE DA PAGINA 6

questo dell'altitudine era un fatto acquisito e tutti si aspettavano il vantaggio del motore Renault col turbo, deve essere successo che più d'un direttore di squadra ha pensato di giocare di astuzia ed ha chiesto ai propri tecnici di «spremere» un po' di cavalli in più dal motore. Questo può esser fatto, per esempio, aumentando il rapporto di compressione, per compensare la perdita derivante dalla rarefazione dell'aria.

E' risultato poi che quelli che hanno fatto così hanno giocato d'azzardo ed hanno perso, come si è visto con le fusioni e le sbiellate; vittima delle sbiellate altrui, il buon Reutemann è scivolato sull'olio, ma questa è storia vecchia.












Andiamo avanti: c'è stato anche un pasticcio infame con le gomme, per cui a quanto pare i direttori tecnici non riescono ad azzeccare due volte di fila le gomme giuste, vedi Ferrari con le Michelin e vedi Lotus con Andretti, che va via di nuovo fortissimo, poi quando stavamo già dicendo che si ripeteva l'Argentina, ecco che le gomme gli si disfano sotto, e buonanotte.

Il direttore di Autosprint che mi onora della sua fiducia, aprendomi le pagine della sua rivista mi ha detto: «Hai visto però che il cuore del pilota conta più della meccanica?». Si riferiva a Patrese, ed alla sua bella corsa.

Purtroppo noi ingegneri abbiamo la testa dura e debbo insistere che la meccanica conta sempre di più mentre si tratti di auto da corsa; infatti, il coraggio e l'abilità di Patrese sono stati vanificati dal cedimento del motore, così come lo saranno sempre quelli di qualunque altro pilota, Andretti in testa, se la macchina non è almeno pari alle altre e se non sta intera fino alla fine. I tempi in cui un grande pilota come Nuvolari dava la paga alle Mercedes ed alle Auto Union facendo numeri incredibili, o quando Fangio guidava, lui, una Mercedes, che su otto cilindri ne aveva solo più cinque sani, sono ormai lontani ed irrimediabilmente superati.

Oggi conta l'efficienzismo, e la prima cosa che fa un campione del mondo, o aspirante tale, è di scegliersi la macchina migliore compatibilmente con le proprie possibilità economiche.

Piuttosto, è vero il contrario e cioè sta alla abilità dei costruttori valutare appieno le possibilità dei piloti che sono sul mercato alla fine di ogni stagione, ed a questo proposito nulla di

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	TOTALE
 LOTUS	13	5	18+4:2 = 11	29
 BRABHAM	7,5	7,5	12+0:2 = 6	21
 TYRRELL	6	3	15+6:2 = 10,5	19,5
 COPERSUCAR	2	15	—	17
 FERRARI	3,5	9	—	12,5
 WILLIAMS	—	—	10	10
 LIGIER	—	2	8	10
 McLAREN	8	—	—	8
 ATS	—	4	3+0:2 = 1,5	5,5
 ARROWS	—	1	2+0:1 = 1	2
 WOLF	1	—	—	1

più giusto della domanda nella scorsa copertina di **AUTO-SPRINT**: «Nessuno arrischiare per non avere preso Patrese alla Ferrari?».

L'altro argomento tecnico collegato con la corsa in Sudafrica e la bella prova di Patrese, è la questione Shadow-Arrows: con un bel colpo di umorismo involontario, il commentatore della RAI di Roma che ha preso in mano la trasmissione per il cattivo funzionamento del collegamento via satellite ha detto: «La Sha-

dow di Patrese, che adesso si chiama Arrows...».

Infatti è vero, la Arrows è, in pratica, una Shadow per il semplice motivo che l'ha disegnata lo stesso (e bravissimo) tecnico Tony Southgate, il quale fino alla fine dello scorso anno era alla Shadow ed ha poi formato la nuova squadra.

Ora non abbiamo in mano gli elementi legali su cui è basata la denuncia di Don Nichols (padrone della Shadow) per accusare Southgate di sottrazione di

disegni, plagio, ecc. Una cosa è certa: quando un tecnico lascia una azienda e va ad un'altra, porta con sé tutto il suo bagaglio culturale e di esperienze che ha fatto fino ad allora, né c'è modo di cancellargli dalla memoria tutto, come si farebbe con un computer.

Se Southgate aveva disegnato una macchina secondo le idee che riteneva giuste quando era alla Shadow, non poteva fare altro che ridisegnare più o meno la stessa macchina alla Arrows, come evidentemente ha fatto; se poi si è portato via dalla vecchia azienda disegni e pezzi costruiti (come sostiene Nichols) sarà la giustizia inglese a decidere.

Certo gli esempi illustri non mancano: Vittorio Jano che lascia la Fiat nel '22 per seguire Ferrari alla Alfa Romeo e la progetta la P 2 «sorella gemella» della Fiat 805; lo stesso Ferrari ebbe poi occasione di arrabbiarsi qualche volta, allorché i tecnici che avevano lavorato da lui andavano altrove e costruivano qualcosa di simile a ciò che la stessa Ferrari stava facendo. Le idee non si possono chiudere in cassaforte, dal momento che non si possono rinchiudere gli uomini che le hanno.

Tornando alla corsa, ha vinto nuovamente un Cosworth V 8, ma si tratta di una gara talmente anomala che non la si può utilizzare come un indicatore valido di come vanno le cose; e certamente il fattore gomme influirà quest'anno più di ogni altro.

Comunque la nostra classifica parallela (fatta, lo ricordiamo, analizzando le prestazioni meccaniche delle vetture, cercando di portare su un piano di parità le squadre con una e con due macchine), vede questa situazione dopo tre gare:

al comando sempre la Lotus che ha adesso 29 punti grazie al primo posto di Peterson ed al settimo di Andretti; la Brabham ne ha accumulati 21; la Tyrrell 19,5; la Copersucar è sempre quarta con 17 e la Ferrari quinta con 12,5, mentre la Williams e la Ligier hanno dieci punti.

Come si vede, con la nostra classifica diamo un po' più di merito alla Copersucar che corre con una sola vettura, ma per il resto i primi posti sono quelli che vengono fuori anche dalla classifica compilata nel modo solito. Vedremo più avanti, a seconda di come andrà evolvendosi il campionato, se avremo introdotto un sistema di valutazione realistico.

g. r.

CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372/20450-410398



Collettori aspirazione speciali, Gruppi aspirazione completi di carburatori, Alberi distribuzione speciali, Rapporti speciali al cambio e al differenziale, Differenziali autobloccanti, Coppe olio in lega leggera maggiorate, Impianti scarico speciali, Pulegge dentate con cinghia, Valvole speciali, ecc. per le seguenti vetture: FIAT 500 - 126 - 127/1050 - 128 tutti i tipi - 132 e derivate - 131 - 131 Abarth - Lancia Beta tutti i tipi - A 112 - A 112 Abarth - Alfa Sud tutti i tipi - Simca R1-2 - Ford Fiesta - Renault R5 R5 Alpine - Mini - Citroen GS 1200 - BMW 4 e 6 cilindri - LADA - Trasformazione a 1600 cc per tutti i tipi di 128/1300 e X-1-9 - Trasformazione a 1500 cc. per Alfa Sud.



**JAMES SI SENTE
COME REUTEMANN
COL SUO PARTNER**

Volevo che vincessero PATRESE

KYALAMI - Siamo arrivati in Sud Africa, grazie alla South African Airways, precisamente due settimane prima della corsa per una delle più serie sessioni di prove di gomme mai fatte dalla Goodyear, dopo la clamorosa vittoria della Michelin in Brasile. C'erano praticamente centinaia di gomme da Akron e Wolverhampton, con codici numerici completamente nuovi. C'era metodo nella «folia» della Goodyear, che confondeva tutti, tra cui anche alcuni direttori di team. Per fortuna il nostro tecnico, Derek, è un asso e aveva la situazione ben sotto controllo. Siamo riusciti a fare moltissimi chilometri, ma le nostre prove sono state bruscamente interrotte in due occasioni per noie con il motore. Una volta abbiamo rotto una molla di valvola e il giorno successivo si è bruciato un motore nuovo di zecca «alto, largo e bello», per citare Teddy Mayer.

UNA QUESTIONE DI PRINCIPIO

La prima sessione di prove ufficiali in programma non si è mai svolta, poiché gli organizzatori non avevano sostituito alcuni guard-rail e anche diversi dispositivi di sicurezza non erano a posto; il rappresentante della CSI aveva giustamente assunto una linea «dura» e le prove hanno avuto inizio soltanto dopo che tutto il lavoro era stato completato, dandoci in questo modo un po' di tempo per pranzare tranquillamente all'albergo del team in stile coloniale, lo «Sleepy Hollow». La maggior parte degli altri teams erano scesi al fa-

moso «Ranch House» di Kyalami, la cui direzione era riuscita a mandare in collera la sua clientela normale aumentando i prezzi, chiedendo perfino un prezzo d'ingresso per i non residenti all'albergo, piuttosto stupido.

Io abitavo in un notevole confort, lontano dalla folla rumorosa, insieme a Abe Segal, l'ex giocatore di Coppa Davis sudafricano, che mi ha tenuto in allenamento, mandandomi a destra e a sinistra sul campo.

Come al solito, i giornalisti sudafricani sembravano essere interessati molto di più

alle mie prestazioni al di fuori del circuito che ai miei tempi di prova. Ma almeno quest'anno i miei spostamenti notturni non sono stati seguiti.

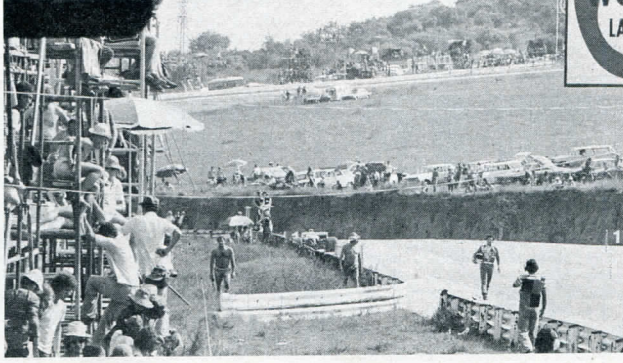
Quando le prove sono finalmente iniziate, Niki Lauda era immediatamente impressionante con la sua nuova BT 46, che è ovviamente una macchina molto buona. Gordon Murray è riuscito a rendere minimi tutti gli svantaggi del pesante motore con il nuovo telaio, permettendo in questo modo al pilota di sfruttare bene il vantaggio dei CV supplementari dell'Alfa.



La poco fortunata trasferta a Kyalami di Hunt ed Andretti è continuata all'aeroporto di Johannesburg, dove hanno atteso per ore causa un guasto all'aereo. Nell'attesa, James ha coinvolto anche Mario nelle libagioni di birra



Sopra, fumata bianca alla curva Clubhouse: è il DFV di Patrese che esala l'anima. E' un'ora da ricordare per Patrese che (sotto) si allontana



Anche Mario Andretti è stato molto veloce con la JPS Lotus, come ci si aspettava. Le Marlboro McLaren occupavano la seconda fila, con un tempo impressionante di Patrick Tambay. Con i serbatoi pieni il giorno successivo era il più veloce in certi punti. E' stata la prima sessione di prove a stabilire le posizioni dello schieramento poiché, a causa di un forte vento e del cambiamento del manto della pista, il secondo giorno pochi sono riusciti a migliorare i tempi nell'ultima sessione cronometrata.

GILLES VINCE LA SCOMMESSA

Un'eccezione era Riccardo Patrese, un indizio di ciò che sarebbe avvenuto. Teddy Mayer aveva predetto che Gilles Villeneuve sarebbe stato più veloce davanti a Carlos Reutemann a Kyalami, ed effettivamente il canadese era davanti a Carlos nello schieramento. Gilles e Patrick avevano scommesso all'inizio della stagione, che chi di loro due sarebbe riuscito a battere il proprio compagno di squadra per primo sarebbe stato invitato a cena dall'altro. Sono stato felicissimo di assistere alla «sconfitta» di Patrick.

La sessione di riscaldamento prima della corsa mi ha fatto sapere alcune altre cose sulla macchina e avevamo il tempo per riassetare gli alettoni e fare diversi altri accorgimenti e poi la M26 sembrava veramente a posto con i serbatoi pieni.

Quando il semaforo è diventato verde sono partito senza intoppi e correvo comodamente e senza difficoltà al quarto posto dietro ad Andretti, Niki Lauda e Jody Scheckter, deciso a risparmiare le gomme in quella occasione. Ma la sfortuna è intervenuta al quarto giro quando mi è scoppiato il motore ed ero costretto a fare da spettatore.

PATRICK RIMONTA NATURALMENTE

Patrick Tambay deve aver inserito troppo presto la marcia, surriscaldando la frizione, perché man mano che il lotto tirava via, lui rimaneva fermo al suo posto. Immagino che il ricordo delle macchine che lo passavano a destra e a sinistra, mentre lui stava lì, come un imbecille, sarà una lezione che non dimenticherà tanto presto. Poi, Patrick cominciava a rimontare in modo naturale. A tre quarti di distanza aveva raggiunto e superato le due Ferraris e sembrava avviato a concludere la corsa in zona punti, ma poi d'un tratto era sparito dalla scena, per apparire alcuni minuti dopo nei box, piuttosto abbattuto, e la

James Hunt

SI SENTONO TUTTI NUVOLARI I PILOTI AMERICANI DI OGGI IN QUESTA INCHIESTA:

A quale ETÀ troppo VECCHI per correre?

Qualcuno resisterà fino a 65 anni!

NEW YORK - Sapere quando è ora di ritirarsi è forse una delle decisioni più difficili cui si trova di fronte un grande atleta. Nessuno vuole ammettere di essere finito o non più competitivo. Specialmente quando ha conosciuto la vita «alla ribalta».

I piloti da corsa non sono diversi, tranne per il fatto che sembra che siano validi più a lungo e perciò vengono più spesso messi di fronte a quella «bruttissima» domanda: «Quando si ritirerà?»

Per esempio, sette dei dodici piloti che hanno partecipato alla recente serie IROC (International Race Of Champions, che consisteva in quattro corse) hanno 36 anni o più. A.J. Foyt, che ha vinto la sua quarta «Indianapolis 500» l'anno scorso ha 42 anni, e quasi esplose quando qualcuno gli pone quella domanda. E David Pearson, l'asso

delle stock cars, che viene chiamato «Volpe Grigia» per i suoi capelli argentati, ha 43 anni. Ma entrambi si trovano, senza alcun dubbio, all'apice della loro carriera.

Allora, quando si dovrebbe ritirare un pilota da corsa? A volte questo avviene così all'improvviso, che non riusciamo a crederci. Per esempio, il vincitore di Indianapolis del 1959, Roger Ward, si è ritirato a metà della sua stagione 1966. Qualcuno, come Sam Hanks, dopo aver vinto una corsa nel 1957, decise di ritirarsi immediatamente. Sfortunatamente alcuni si ritirano quando urtano contro il muro di sostegno, quando fanno un testa-coda o quando cadono nell'oblio. Ma la maggior parte dei piloti veterani, che abbiamo inter-

CONTINUA A PAG. 17 Charles G. Proche



Sopra, è appena scattata la quarta e conclusiva prova della Serie IROC 1977-'78, il 18 febbraio a Daytona, e si inseguono le Chevrolet Camaro di Al Unser, Petty, Yarborough, Waltrip e Andretti, che alla fine sarà il vincitore di questa prova



La «pantera rosa», cioè la Chevrolet Camaro Z28 numero 6 sorvegliata per Mario Andretti a Daytona, e che il pilota italo-americano aveva accettato storcendo un po' il naso. Ma con essa, ha poi vinto la gara. Si tratta di vetture preparate da Roger Penske secondo il regolamento Trans-Am

CONTINUAZIONE DA PAG. 14

vistati negli USA, sono stati concordi nel dire che la decisione viene all'improvviso.

YARBOROUGH

«Quando
avrò paura»

In gennaio, a Riverside, abbiamo parlato con il campione nazionale stock car '76-'77 (e anche multimilionario in dollari) CALE YARBOROUGH, 38 anni, che ci ha detto: «Quando comincio a credere di battermi per il secondo posto, mi ritirerò. Ma penso che saprò quando succederà. Perderò qualcosa dei miei riflessi, la mia rapidità, probabilmente avrò paura di prendere il via per una corsa, paura di sedermi al volante di una macchina da corsa. Quando arriva quel momento, lascerò che qualcun altro prenda il mio posto».

Il giorno successivo abbiamo parlato con lui un'altra volta, iniziava la sua ventesimesima stagione agonistica, vincendo la corsa su 500 km. Dopo la sua vittoria ci ha detto di più: «Ritengo che l'età influisca su persone diverse in maniera diversa. Certa gente non arriva alla propria "maturità" prima di essere già in età assai avanzata, certa gente matura molto presto. Per quanto mi riguarda, credo veramente di essere un pilota da corsa migliore di ora sia mai stato prima. Sto migliorando con l'età. E sono sicuro che arriverà il momento in cui andrò in "discesa", ma mi auguro che ci voglia ancora molto tempo...».

«King» PETTY

«Avverrà
all'improvviso»

Il principale avversario di Yarborough nelle corse stock car, sei volte campione nazionale, «King Richard» PETTY, 40 anni, la pensa in modo analogo. Abbiamo parlato con lui durante le prove di quella corsa, in cui si è dovuto ritirare al 40. giro: «Penso che quando mi ritirerò sarà all'improvviso, e mi auguro che la prima volta che ci penso, abbia abbastanza buon senso per farlo. Ma per il momento non ho fatto alcun progetto in questo senso. Non so se sarà per un incidente o se penserò "potrei fare qualcosa'altro", o se starò correndo dicendomi "non è più divertente, è proprio come lavorare"... Penso che mi ritirerò semplicemente. Oppure sarà una mattina, quando mi alzerò e mi dirò "non ho semplicemente voglia di recarmi sul circuito..."».

Petty, il cui padre Lee era anche lui un campione stock, crede che non è l'età del corridore che conta, ma quanti anni ha corso. «Come vedo le cose», continuava, «chiunque ha avuto una certa quantità di tempo, non importa quando ha iniziato. Negli USA un giocatore di rugby, gioca quattro anni al ginnasio e quattro anni al college e diventa un professionista all'età di ventun anni. Un pilota da corsa ha concluso i suoi primi otto anni quando ha trent'anni. Poi ha altri dieci anni di tempo. Avevo 21 anni quando ho pilotato per la prima volta una macchina da corsa. Ma un pilota — se non rimane coinvolto in troppi brutti incidenti — rimane più a lungo in forma».

PEARSON

«Quale miglior
guadagno?»

Ogni anno, in gennaio, in occasione della prima corsa della stagione a Riverside, circolano voci che PEARSON (che ha vinto la corsa nel '76-'77) stia per ritirarsi. Quando lo abbiamo messo di fronte a queste voci nel '78, egli ha riso e ha detto

che si trattava solo di un desiderio di alcuni dei suoi avversari: «Perché mi dovrei ritirare? Dove altro un uomo può fare 250.000 dollari lavorando alcuni giorni al mese?». Pearson ha vinto 460.947 dollari negli ultimi due anni e tra poco tempo raggiungerà il traguardo di 2 milioni di dollari di premi in denaro.

ANDRETTI

«Mi sento
diciassettenne»

MARIO ANDRETTI, 37 anni e milionario in dollari, deciso a vincere il campionato mondiale di F. 1 quest'anno, ha conservato un entusiasmo giovanile. «Mi sento ancora come se avessi 17 anni. La vita passa così in fretta, che non riesco a credere che sto correndo da vent'anni», ci ha detto l'anno scorso ad Ontario.

Era frustrato per una serie di rotture di motori, proprio quando sembrava che avrebbe potuto vincere il campionato. «Una cosa è sentirsi frustrato per rotture meccaniche, cose che sono al di fuori del proprio controllo, ma un'altra è quando si sa che si stanno commettendo errori. E' così che saprò quando mi dovrò ritirare. Arriva un momento nella vita di ogni essere umano, in cui il vigore, la forza fisica e il tempo di reazione si riducono. E' quello il momento in cui alcuni, ora alla ribalta, spariranno. Ritengo che possa dare di più oggi di quanto non ho potuto mai fare prima, nella mia carriera. Non so per quanto tempo durerà, ma spero, quando scoprirò il mio "deterioramento", che sarò uomo abbastanza da accettare quel fatto e da uscire dalle corse...».

ROGER WARD, il quale disputa sporadicamente qualche corsa stock dopo il suo ritiro ufficiale, ha detto che si era ritirato perché non era più divertente.

RUTHERFORD

«Ci penserò
a 50 anni»

JOHNNY RUTHERFORD, 39 anni, il quale ha vinto Indy nel '74 e '76, condivide questo punto di vista: «Penso quando non ci si diverte più, e quando uno non se la gode più e quando si comincia a pensare che quelle cose (gli incidenti) possono accadere o quando ci si augura di essere altrove, allora ci si dovrebbe ritirare. Quando un uomo non riconosce questi sintomi, si merita qualunque cosa succeda. Si tratterà probabilmente di una decisione presa sui due piedi, per me. Qualsiasi essere umano che si curi, penso che possa stare in alto fino all'età di 50 anni. Ci sono certamente eccezioni, ma spetta alla persona individuale. Dipende dal lavoro che si è disposti a fare».

Rutherford ha aggiunto che ritiene che... «più un pilota corre, migliori saranno le sue condizioni fisiche. Le corse automobilistiche sono uno sport fisico, ma si tratta di quel genere di esercizio fisico che fa bene. E' come un'isometria totale quando ci si trova al volante di una macchina da corsa. Si è tesi dappertutto e pronti a buttarsi in azione. C'è tuttavia un piccolo problema. Mentre fa bene correre a piena velocità, correre a piena velocità contro qualcuno può essere dannoso...».

AL UNSER

«Quando sarò
non mi piacerà»

AL UNSER ha vinto l'Ontario 500 (equivalente a Indy) nel settembre 1977 all'età di 38 anni. Suo fratello Bobby ha vinto la sua seconda Indy nel '75 quando aveva 41 anni. Al ha vinto

Indy anche quando aveva 31 anni e Bobby l'ha vinta quando ne aveva 34. Al ritiene che siano entrambi meglio oggi.

«Nel nostro lavoro i riflessi debbono essere acuti», ci ha detto. «Corriamo a oltre 300 all'ora nei rettili. Il lato dell'esperienza viene dopo. Si diventa esperti sul circuito dopo anni di corse. Più si vede, meglio si diventa. Si è attrezzati meglio per prendere la giusta decisione al momento giusto. Si deve sapere la differenza tra ciò che ti sarà pericoloso e ciò che non lo sarà. Tutti noi ci troviamo in pericolo qualche volta. Tutti usciamo di strada e abbiamo incidenti...».

«Per quanto riguarda il mio ritiro, è una domanda difficile cui rispondere. Può essere importante fino a che punto un pilota desidera correre. Tuttavia, quando non sarò competitivo, saprò da me quando sarà ora di piantare lì. E non mi piacerà».

B. PARSONS

«Siamo come
il vino...»

BENNY PARSONS, 36 anni, l'ex-autista di taxi di Detroit che ha abbandonato quella professione dopo che lo hanno derubato nel suo taxi, una notte, ha superato il traguardo di 1 milione di dollari di premi l'anno scorso. Egli è concorde con il modo di pensare di Unser: «Più un pilota diventa vecchio, meglio diventa — non necessariamente più veloce — ma semplicemente meglio...», ci ha detto a Riverside, dove è arrivato a mezzo secondo da Yarborough.

«Penso che sono in grado di correre in modo più costante da quando ha passato i 30 anni, di quanto non lo potevo fare prima. Ritirarmi? L'unica volta in cui ci ho pensato era quando le cose non andavano bene. Quando le cose vanno bene, non ti passa mai per la mente. Immagino che se un giorno, quando mi siedo al volante della mia macchina da corsa e non mi sentirò a mio agio, questo potrebbe essere il momento. Ma non so quando arriverà...».

WALTRIP

«Una generazione
che resiste»

DARRELL WALTRIP, che ha lasciato l'università per diventare un pilota professionista stock car, è il «giovane leone», con l'età di 30. Ha passato i suoi ultimi cinque anni ad inseguire Yarborough e Pearson, uomini più vecchi di lui di un decennio circa.

«Diventare più vecchio nelle corse è decisamente una virtù», ci ha detto. «Più si avanza con gli anni, più a lungo si è nelle corse e più si riesce a capire che cosa ci vuole per vincere. Si vedono uomini di 42-45 anni di età che corrono e vincono. Penso che la mia generazione sia più all'erta, viva più a lungo della generazione passata. Perciò si potrebbe arrivare al punto in cui un pilota si ritiri, a 65 anni, quando ancora va forte».

ELMO LANGLEY ha compiuto 58 anni nell'agosto scorso, ma corre ancora. Non si è qualificato per Riverside, ma questo non lo scoraggia. Ha disputato 527 corse Grand National, più di ogni altro pilota americano, tranne Richard Petty. A volte passa il volante ad un altro pilota, Tom Gale, che ha «solo» 43 anni, ma l'anno scorso Elmo ha concluso sette grosse gare ed egli ha una risposta facile su ciò che gli dà la carica:

«Amo ancora questo sport, perché altrimenti non farei ciò che sto facendo. Faccio ciò che desidero fare, e finché riesco a sopravvivere ne faccio il mio sostentamento, poi continuerò a farlo...».

Dopo tutto, l'immortale Tazio Nuvolari ha cominciato a correre Gran Premi ad un'età piuttosto matura e solo Dio sa fino a quando avrebbe continuato a correre se una malattia non avesse troncato la sua vita gloriosa.

HUNT

CONTINUAZIONE DA PAG. 10

parte posteriore della sua macchina mostrava segni di un brutale incontro.

Evidentemente la bandiera dell'olio era stata fuori nella curva Crowthorne dopo che il motore di Rupert Keegan era scoppiato, coprendo la pista di olio. Tutti sapevano esattamente dove si trovava l'olio e passavano nuovamente quel punto a tutto gas quando la Ferrari di Gilles Villeneuve ha rotto una biella, lasciando uscire un fiume di Agip sulla traiettoria di corsa.

CIMITERO
DI MACCHINE

Le macchine arrivavano lì a tutta birra e senza un avviso supplementare da parte dei commissari che mostravano sempre la stessa bandiera dell'olio, i piloti, man mano che arrivavano, hanno trasformato la curva Crowthorne in un cimitero di macchine. Tuttavia Patrick era in buona compagnia, insieme a Carlos Reutemann e Jody Scheckter, anche loro della partita. Ed i piloti che sono riusciti a passare hanno avuto dei brutti momenti.

Riccardo Patrese ha tenuto fede alle sue promesse precedenti ed è stato estremamente impressionante con la Arrows. Deve veramente essere un telaio maledettamente buono, perché il pilota italiano è stato veloce sin dall'inizio ed è stato molto sfortunato di essersi dovuto ritirare per rottura del motore, ma non era l'unico.

Sebbene la Arrows sia stata superiore ad ogni altro telaio a Kyalami, deve tuttavia ancora dimostrare il suo valore su altri circuiti e vale la pena di ricordare che le Shadow progettate da Tony Southgate sono andate splendidamente anni fa in Sud Africa, ma dopo questa prestazione si è poi rivelata unica.

AVREI PREFERITO
PATRESE VINCITORE

Come spettatore a Kyalami debbo confessare, tenendo presente il campionato, che avrei preferito vedere vincere Riccardo Patrese e non Depailler o Peterson. La vittoria di Ronnie darà un massimo di sollecitazione al team Lotus. Lo svedese deve essere ben favorito sulle strade di Long Beach e particolarmente di Monte Carlo.

Ad un certo momento sembrava che il GP USA West fosse nuovamente problematico a causa dei salti mortali che Chris Cook deve fare per raccogliere i fondi, ma le notizie più recenti sono ottimistiche e sono felicissimo che sia così poiché la California ha molto di positivo dalla sua parte.

j. h.

SI RINNOVA LA TRAPPOLA DEI PRIVILEGI F.O.C.A.: ANCHE PER
IL DOMINATORE DI KYALAMY... L'ESAME DI QUALIFICAZIONEPatrese per correre a Long Beach
dovrà superare le PRE-PROVE!

LONG BEACH - Per il Gran Premio Stati Uniti West sono previsti trenta piloti presenti sulla pista, nonostante che alla partenza ne siano ammessi soltanto 22.

Una lunga serie di discussioni tra gli organizzatori e la Foca, terminata in questi giorni, ha portato ad una soluzione che — se apparentemente sembra valida — cozza sempre contro la logica sportiva, ed è quella famigerata della sessione di prequalificazioni tra i «diseredati» non appartenenti al gruppo Foca. D'altra parte, in assenza di una regolamentazione valida e chiara, per il momento nessuno sa bene cosa fare, per evitar le ingiustizie flagranti che questo genere di cose comporta. La lezione dell'anno scorso a Silverstone, con l'incidente a David Purley, non sembra aver emozionato nessuno, e si continua allegramente sulla strada dei privilegi inammissibili. Per onestà dobbiamo riconoscere che adesso, visto che le cose sono rimaste com'erano l'anno scorso senza che nessuno si muova, non si può attribuire solo alla FOCA le responsabilità di un procedimento che era e rimane iniquo. La denuncia pubblica, fatta da noi direttamente e personalmente ai maggiori responsabili della CSI, non ha trovato terreno ricettivo, a quanto pare.

Per Long Beach, dunque, vi sarà una sessione di prequalificazioni, della durata di un'ora, alla quale parteciperanno otto macchine. I migliori quattro tempi di questa ora daranno diritto a partecipare alle successive prove ufficiali normali. Insieme con le 22 macchine che sono qualificate d'ufficio. Dei 26 delle prove ufficiali verranno poi fuori i 22 ammessi alla partenza, secondo il metodo abituale normale.

Gli otto piloti che dovranno darsi battaglia il mattino di venerdì 31 marzo sono: Roseberg (Theodore), Merzario (Merzario), Cheever (Hesketh), Lunger (McLaren), Rebaque (Lotus), Ongais (Shadow), e infine Patrese e Stommelen con le Arrows.

Non è scandaloso? Pensate solo a Patrese, che a Kyalami ha dato la «paga» a tutti. Ha ridicolizzato uomini come Lauda, Scheckter, Andretti ecc., non ha preso punti mondiali solo per un'avaria a 15 giri dalla fine, eppure dovrà fare l'esame dell'ora straordinaria di prove per poter essere ammesso alla gara. Perché così ha imposto la FOCA di Ecclestone! Cosa c'è di più di sportivo in un G.P. con simili ingiustizie avallate dalla CSI? Perché si sa come vanno queste cose. Costretti a tentare subito la carta del tempo di qualificazione, può bastare un pur innocuo testacoda in un circuito, per di più incastrato tra le case come quello americano, per poter rimanere fuori dal gruppo degli ammessi! E magari potranno prendere parte alle prove ufficiali di diritto piloti che a Kyalami non solo erano ad abissi di secondi dalla Arrows di Patrese, ma che non si sono nemmeno qualificati...

Poiché il problema si riproporrà anche agli altri G.P. con l'eccedenza delle iscrizioni, torna urgente rivedere anche le decisioni sanatorie prese dalla CSI e che privilegiano la F.O.C.A. Non basta che i «padrini» si dividano già somme particolari? Gli si impedisca in ogni caso di estendere il privilegio anche al merito sportivo, quando un neonato costruttore e una pilota bra-

vo riescono a far meglio di certi santoni pur saturi di miliardi! Non è un diritto solo, è un dovere di quelli che si chiamano «organi sportivi».

Villaggio al «RICARD»
e aeroporto più lungo

● E' confermato che la situazione finanziaria del circuito Paul Ricard, che aveva suscitato qualche allarme tempo fa, è stata risolta con un'operazione amministrativa che, se non cambia nulla alla sostanza, chiarisce il futuro della pista. Nella suddivisione amministrativa delle varie società che fanno capo a Paul Ricard il circuito era retto da uno statuto particolare, sotto il nome di «società sportiva Paul Ricard» affiliata alla F.F.S.A. I fondi di gestione della «A.S.A. Paul Ricard» venivano dalla società Paul Ricard, direttamente facente capo al signor Ricard. Mentre una parte della sovvenzione annuale veniva dalla «società Ricard apertivi», dalla quale Paul Ricard è uscito (almeno ufficialmente). Il che creava una certa confusione.

Adesso la gestione della pista e di tutte le altre attività connesse è stata affidata interamente alla «società Ricard», mentre la proprietà dell'impianto rimane alla «società Paul Ricard».

Con questa sistemazione amministrativa sono stati fatti anche programmi di espansione delle attività esistenti, quali l'aerodromo che verrà allungato ed allargato, la costruzione di un «villaggio» del genere di quelli esistenti a Le Mans (una parte del quale dovrebbe essere pronta per ottobre per la corsa motociclistica) e la valorizzazione di altri aspetti.

● PRESSO LA «CASA DELLA CULTURA» di Monza (Via Longhi 2) mercoledì 22 marzo è in programma un'assemblea per discutere il problema dell'impianto sportivo monzese. L'organizzazione è dell'Associazione Amici dell'autodromo e la partecipazione è libera a tutti.

Test MICHELIN

VILLENEUVE
recordman
del «RICARD»

LE CASTELLET - Tre giorni di prove per Renault e Ferrari sulla pista del Paul Ricard, prima di quelle speciali sulla pista della Michelin a Clermont-Ferrand. Risultati notevoli e molto promettenti.

La Renault aveva portato il turbo-monoposto tale e quale era in Sud Africa, mentre la Ferrari T3 che hanno guidata Reutemann e poi Villeneuve aveva qualche modifica sperimentale.

Per esempio la barra stabilizzatrice posteriore regolabile, che era stata provata sulla T2 in Brasile e Sud Africa, e che adesso è stata applicata anche alla T3, con un sistema di comando a verricello inedito. Pare che la soluzione sia buona, anche se in sostanza crea qualche problema al pilota.

Poi una leggera modifica alla sospensione posteriore ed una modifica più importante a quella anteriore, con innalzamento generale dei bracci, avvertibile dalla maggiore sporgenza della testa degli ammortizzatori dalla carrozzeria. Infine la adozione di bavette inferiori laterali più larghe di quelle finora utilizzate.

La novità maggiore è apparsa quella dell'aleone a tripla sezione, con una sezione piccola, anteriore, staccata dal corpo principale.

Con queste regolazioni la macchina è stata in pista fino a mercoledì sera, guidata da Villeneuve, e nella ora finale ha utilizzato le stesse gomme che erano state utilizzate dalla Renault di Jabouille. Per entrambe le macchine il risultato offerto da queste nuove gomme è stato eccellente, con discesa per entrambe sotto il minuto e otto secondi, tempo notevole.

Infatti il miglior tempo mai ottenuto sul tracciato corto del Paul Ricard era stato quello di Hunt in dicembre, con l'08"2 quello di Jabouille è stato di l'07"86, dopo una serie consistente e stabile di tempi attorno a l'08". Villeneuve, che così diventa il nuovo primatista della pista, ha fatto ancora meglio con l'07"59, tempo preso dalla Ferrari ma che concorda con quello della Michelin. Reutemann in precedenza aveva girato solo in l'09", poi è andato a Clermont Ferrand. Il lavoro compiuto è stato molto buono, aprendo delle prospettive eccellenti per le prossime gare.

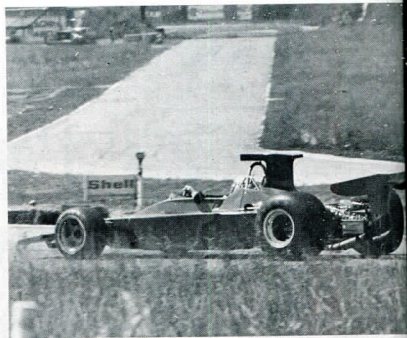
PATRESE prova
a SNETTERTON
L'ARROWS da USA

● Mentre AUTOSPRINT sta uscendo in edicola RICCARDO PATRESE starà provando la sua Arrows di F. 1 in Inghilterra in previsione della prossima gara di Long Beach. Il pilota padovano è partito alla volta di Snetterton dove proverà martedì e mercoledì la macchina che Southgate gli ha preparato per la corsa americana. Si tratta della vettura che ha già corso a Kyalami, con qualche innovazione tecnica, tipo barra di torsione posteriore registrabile mediante una leva all'interno dell'abitacolo ed altre modifiche.

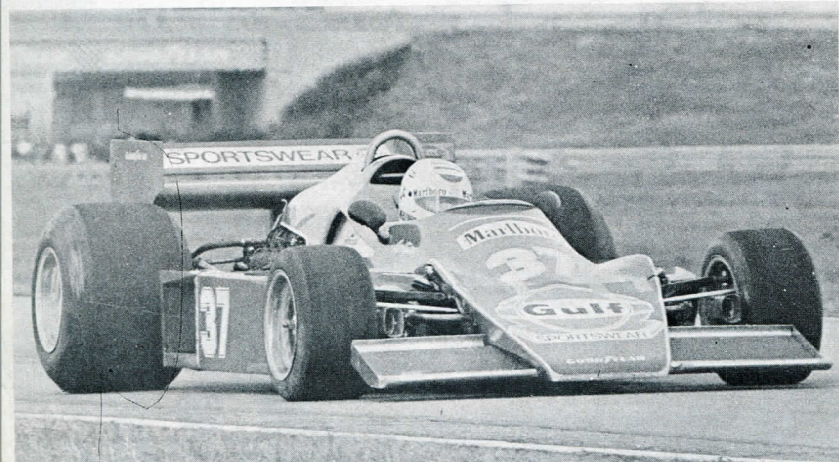
MERZARIO 5 anni dopo a FIORANO



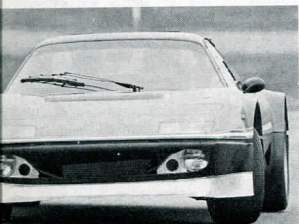
A sinistra, Merzario collauda la B3 a Fiorano. Siamo nel 1973. Cinque anni dopo, ecco il comasco varcare nuovamente i cancelli di Fiorano per una serie di prove con la sua monoposto (sotto)



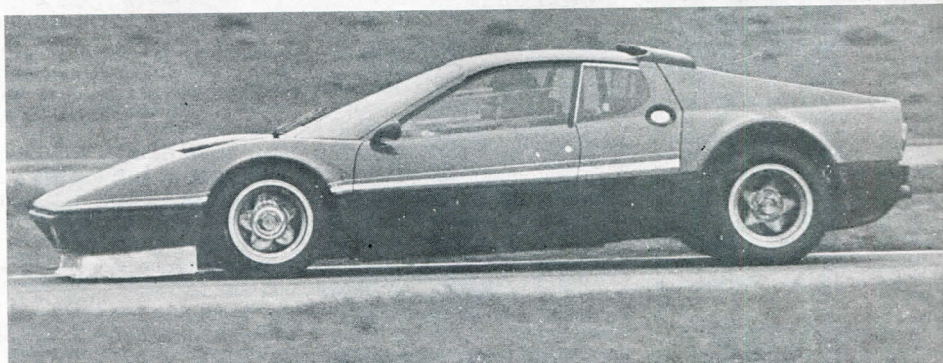
FIORANO - A cinque anni di distanza Arturo Merzario è ritornato a varcare i cancelli del circuito di Fiorano, per eseguire una serie di test con la sua vettura di F. 1. Arrivato nel tardo pomeriggio di mercoledì non ha perso tempo per rinfrescare il ricordo delle traiettorie migliori e riguadagnare pertanto il tempo che aveva dovuto perdere per alcuni inconvenienti. La A-001 è la medesima almeno nelle sue fattezze esteriori a quella che si è presentata nei più recenti Gran Premi. Il pilota comasco ha potuto lavorare parecchio nei giorni successivi effettuando molte regolazioni che gli hanno consentito di migliorare costantemente sino ad arrivare a girare intorno all'1'13"5. Un forte vento ha sempre accompagnato il lavoro in pista, per cui queste rilevazioni che sono le medesime della F. 2 sono da prendersi con le opportune riserve. I meccanici hanno inoltre dovuto lavorare parecchio per raggiungere una ottimale serie di rapporti che rendesse idonea al circuito la utilizzazione del motore Cosworth. Quasi a conclusione degli allenamenti Merzario è sceso in pista con una leggera modifica allo spoiler anteriore. La superficie dello stesso è stata ampliata per dare una maggiore aderenza sulla parte anteriore della vettura che sembra essere leggermente sottostante nell'inserimento delle curve strette.



BB. 512 LE MANS in 3 esemplari



La BB per le Mans. Ai lati della presa d'aria i fari supplementari. Sotto, in evidenza le prese d'aria motore sbucanti sopra al tettuccio



La linea aggressiva della Ferrari BB provata a Fiorano la scorsa settimana, in «prefigurazione» gruppo 5

FIORANO - Vettura attesa e molto chiacchierata nell'ultimo periodo della sua realizzazione, è stata portata a Fiorano per un breve test nella giornata di venerdì la BB512 che sarà presente, in forma privata, alle 24 ore di Le Mans. Venerdì 17, ma i tecnici del reparto clienti non hanno badato a queste superstizioni, prima prova in pista. Nei giorni precedenti, prove su strada erano già state effettuate sugli abituali tratti usati dalla Ferrari. Questa vettura infatti è in grado di poter circolare per la pubblica strada con il solo ausilio di silenziatori di scarico aggiuntivi. Anche questo può essere indicativo per il grado di preparazione che si è raggiunto senza peraltro arrivare ad una esasperazione totale della vettura. Tre esemplari di questa macchina sono previsti: una per Chinetti, una per il concessionario francese Pozzi e una per la scuderia belga «Francorchamps».

Il maggior lavoro deve aver interessato la carrozzeria con molte parti che ora so-

no in vetroresina e plastica. Si è eliminato tutto il superfluo cercando di rientrare quanto più vicino possibile ai limiti di peso imposti dalla regolamentazione. A tale proposito si può notare che la vettura corre alle 24 ore dove sussiste una particolare regolamentazione per vetture derivate dalla produzione e no che non siano specificatamente omologate.

Uno stretto riserbo circonda la macchina ed i particolari tecnici non sono stati portati a conoscenza. Aerodinamicamente non vi sono delle innovazioni particolari se si vuole escludere lo spoiler anteriore e le prese d'aria del motore che si inseriscono nello spazio esistente tra abitacolo ed alettone. Sull'anteriore troviamo dei fari supplementari incassati nella mascherina con un raccordo per le prese d'aria dei freni anteriori. Il cofano è ora alleggerito mentre per quello posteriore si è anche modificato il punto di rotazione per alzarlo ed intervenire sul motore.

Fisse sono invece le canalizzazioni che portano l'aria all'aspirazione del motore.

I vetri laterali sono ora in plastica e tutto l'abitacolo è ora molto spartano per cercare di guadagnare quanto più peso possibile. Ovviamente i serbatoi sono stati maggiorati e dotati degli innesti per il riempimento rapido. La vettura ci è sembrata abbastanza potente con accelerazioni che sono in grado di far alzare la ruota interna da terra. Ad un primo esame si direbbe che la vettura sia sottosterzante nella prima parte dell'inserimento in curva con un sovrasterzo quando si accelera violentemente.

Questa è la prima fase del lavoro che seguirà anche nei prossimi giorni per cui non è escluso che ci si debba attendere notevoli miglioramenti sui tempi sul giro. La registrazione migliore è stata nell'ordine di 1'29"5 ma la mancanza di una specifica regolazione con molto rollio in curva, e beccheggio in accelerazione e frenata lasciano intuire come si debba continuare a lavorare.

Il nuovo asfalto di SILVERSTONE non resiste in «grip» all'esame-bagnato: caotico Gran Premio F.1 nel maltempo (acqua, neve e vento a 70 orari) e gran girandola di fuoristrada aperta da LAUDA

Scampano al naufragio ROSBERG 1° e «FITTI» 2°

DALL'INVIATO

SILVERSTONE - Eravamo venuti a Silverstone un pochino preoccupati, perché il maltempo sul resto dell'Europa faceva prevedere cose terribili su questa isola tanto amata dagli dei del vento e della pioggia. E il primo contatto, venerdì scorso, aveva confermato le nostre apprensioni, perché sulla zona di Silverstone stava nevicando, abbastanza da coprire tutto in fretta. Poi, sabato, c'era stato il miracolo, col sole che aveva seccato tutto, anche se restava il vento freddo, gelido, che tagliava la faccia.

Domenica, tutto... regolare: cielo copertissimo e minaccia di pioggia, anche se in giro di acqua non se ne vedeva. E' venuta, prima di mezzogiorno, e così ha fatto fare al nuovo rivestimento della pista di Silverstone un buon collaudo, dato che lo scopo principale delle ricerche che hanno portato alla fabbricazione del Delugrip era proprio quello di aumentare la sicurezza in caso di pioggia.

Solo che qualcuno ha troppo preteso, da questo Delugrip, e nella gara turismo che ha preceduto il «Daily Express Trophy» vi sono stati abbondanti esempi di come non si debbano oltrepassare i limiti del ragionevole. Niente di male ma tante reti divelte. E così ritardi enormi nel programma con l'allineamento delle macchine della Formula uno ad oltre un'ora dal previsto. E poi altri ritardi perché proprio durante la fase preliminare delle F. 1 vi sono state altre confidenze eccessive col Delugrip, con Lauda finito fuori strada nel fango, e la macchina impantanata non è uscita, poiché il fango altissimo ha avviluppato le gambe dei coraggiosi che avevano tentato di intervenire. Con una fotografia piuttosto grassa e pesante che è rimasta letteralmente invischiate anche lei, tirata poi fuori a furia di corde!

E Peterson anche lui fuori strada, ma nelle reti sotto le tribune, all'esterno della chicane, per cui oltre al tempo per estrarre la macchina è occorso quello per rimettere in sesto il dispositivo di sicurezza.

E così, quando finalmente è stato deciso di dare il via... vi è stato un altro ritardo perché Lauda, che aveva preso la macchina di scorta, non ha potuto allinearsi: le ghiottine dell'acceleratore si erano bloccate e di partire non era il caso.

Altra attesa per aspettare Divina Galica, che si è messa di furia in macchina, per portarsi a completare il numero di sedici partenti. E infine il via, con un'ora e mezza di ritardo durante la quale il tempo è peggiorato, il vento a settanta chilometri orari ha tagliuzzato ben bene la faccia di spettatori impavidi, ed ha portato tante belle altre nuvole nere che hanno ulteriormente inflacciato la pista di acqua ed a tratti anche di neve. Una sarabanda infernale, ed in fondo quelli che stavano meno peggio erano i piloti che almeno avevano un poco di calduccio.

Pronti via, ed è stata subito girandola. Andretti in testa, con dietro Hunt e Daly, ma Hunt usciva di strada immediatamente, scivolato su una vera pozza d'acqua che neanche il Delugrip aveva potuto smaltire. Ed appena dopo Hunt era fuori anche Regazzoni, che «parcheggiava» poco lontano, con pochi danni. Andretti in testa seguito da Daly, ma anche per Mario la festa durava poco, perché la stessa pozza d'acqua lo mandava a far compagnia ad Hunt e Regazzoni, con l'aggravante che la Lotus finiva addosso alla Shadow, piegandone ben be-

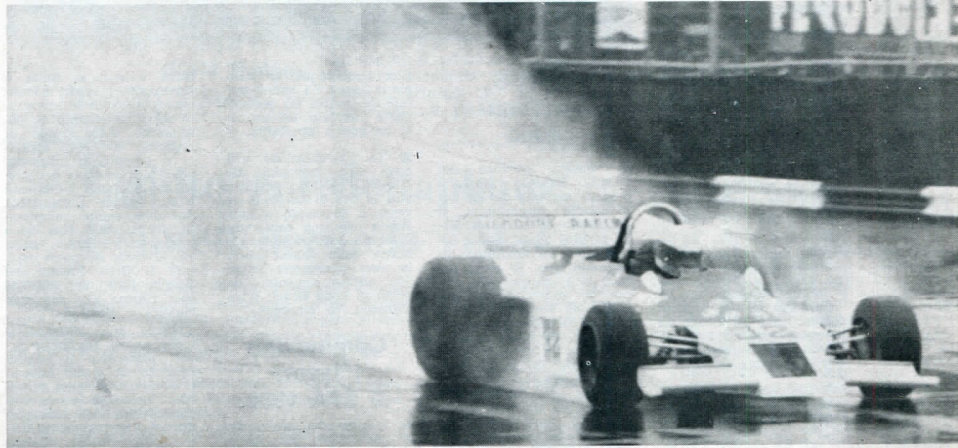
ne la scocca, cosa che provocherà un bel pasticcio perché adesso di Shadow muove ce ne saranno solo due e chissà come risolveranno il problema, probabilmente facendo aspettare Ongais, dato che la priorità spetta ai piloti ufficiali. Prima di Andretti era uscito anche Ickx, che pure sull'acqua ci sa fare. E così la corsa non era nemmeno cominciata, si può dire, che già mancavano tutti quelli che dovevano animarla. A questo punto abbiamo visto che tra i giovanotti che si stanno affacciando ai primi posti ce ne sono che di complessi ne hanno pochini. Derek Daly, che di gare di F. 1 ne farà pochine perché sarà occupato con quelle della F. 2, ha staccato tutti molto bene. E se ne stava andando con una certa baldanza, persino troppa perché dopo un «tentativo» di sbandata, finito bene con una correzione istintiva, il nostro Daly c'è riuscito al giro seguente, ad uscire di strada. Proprio nelle reti che avevano ospitato prima della corsa la Lotus di Peterson e che adesso ospitavano la Tyrrell di Depailler, anche lui arrivato molto allegramente alla chicane, due giri dopo che Andretti era uscito di scena. Daly allineato vicino alla Tyrrell,

mancava il terzo, che è poi stata una terza, perché un giro più tardi un'altra bella fetta di reti veniva divelta dalla seconda Hesketh, quella di Divina Galica che era partita, come vi abbiamo detto, per il forfait di Lauda. A questo punto, per mancanza di combattenti, pareva che la guerra finisse...

In pista di macchine ne restavano pochissime. Villota si era fermato con la frizione bruciata, e non ripartiva. E Stuck, che con la Shadow aveva preso il comando in uno dei primi giri, prima di lasciarsi dietro un rumore infernale, per via di tanta acqua finita ad annegare l'accensione, si era fermato e non era ripartito. Lo si rivedeva in pista molto più tardi, per una delle vicende tragicomiche di questa corsa stranissima. Al box non avevano capito niente di quel che poteva essere accaduto, e così hanno messo tanto tempo a scoprire che si trattava della accensione. Quando il motore si è rimesso in marcia gli altri avevano compiuto una quindicina di giri di più, ma Stuck ha voluto ri-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 22



Keke Rosberg taglia il traguardo del Daily Express F. 1 Trophy sollevando una vera nuvola di spruzzi d'acqua. La pioggia è stata la principale interprete della gara, nonostante la nuova pavimentazione di Silverstone (A.P.)

Silverstone

DAILY EXPRESS
INTERNATIONAL TROPHY
FORMULA ONE GRAND PRIX SUPERSECTORS
Sunday March 19th 1978

19 marzo 1978 - Gara internazionale di F. 1 - Silverstone

Così (in 16) al via

Niki Lauda (Brabham-Alfa BT45C) 1'16"43	Ronnie Peterson (Lotus-JPS 78) 1'16"07
James Hunt (McLaren-Marlboro M26) 1'17"18	Mario Andretti (Lotus-JPS 79) 1'16"60
Patrick Depailler (Tyrrell 008) 1'17"98	Brett Lunger (McLaren M23) 1'17"77
Emerson Fittipaldi (Copersucar F5A) 1'18"44	Hans Stuck (Shadow DN9) 1'18"15
Rupert Keegan (Surtees TS19) 1'18"96	Derek Daly (Hesketh 308E) 1'18"88
Emilio Villota (McLaren M26) 1'19"36	Keke Rosberg (Theodore TR1) 1'19"03
René Arnoux (Martini Mk.23) 1'20"09	Jacky Ickx (Ensign N177) 1'20"00
Clay Regazzoni (Shadow DN9) 1'20"63	Tony Trimmer (McLaren M23) 1'20"42

Così (in 5) al traguardo

1. Keke Rosberg (Theodore TR1) che compie 40 giri pari a Km. 188,72 in 1.12'49"02 alla media di 155,520 Km/h.; 2. Emerson Fittipaldi (Copersucar F5A) 1.12'50"90; 3. Tony Trimmer (Mc Laren M23) a tre giri; 4. Brett Lunger (Mc Laren M23) a tre giri.
Non classificato: Hans Stuck (Shadow DN9) a 15 giri.
Giro più veloce: Fittipaldi in 1'38"63 alla media di 172,230 Km/h.

I ritiri quando e perché

Regazzoni 1. giro acquaplaning
Hunt 1. giro acquaplaning
Ickx 2. giro acquaplaning
Peterson 3. giro sterzo bloccato
Andretti 3. giro acquaplaning
Depailler 5. giro acquaplaning
Villota 10. giro frizione
Galica 12. giro acquaplaning
Daly 13. giro acquaplaning
Keegan 32. giro acquaplaning

● KEKE ROSBERG ha firmato lunedì scorso il contratto che lo impegna per tutta la stagione a correre in Formula uno con la squadra di Teddy Yip, con la quale il pilota finlandese sarà notevolmente modificata fra non molto. Il finlandese entra così in maniera stabile nel mondo della Formula uno, e non vi è dubbio che — date le qualità e la aggressività che ha mostrato in Sud Africa e qui — sarà uno di quelli di cui si parlerà molto.

● LA SHADOW guidata da Regazzoni a Silverstone era dipinta in nero con soltanto la iscrizione «Shadow Cars». Questa macchina è infatti destinata a Onassis, il pilota americano che si è visto l'anno scorso correre con la Ensign e che con la Shadow parteciperà a molte gare del campionato 1978 a cominciare ovviamente da quella di Long Beach.

● DEREK DALY, irlandese, ha esordito in F. 1 in occasione di questa gara. Le sue prestazioni sono state molto interessanti, ma almeno per quest'anno saranno episodiche, poiché egli ha ribadito che nel 1978 il suo obiettivo è il campionato della Formula due, con la macchina della ICI della squadra di Guy Edwards.

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

mettersi in pista creando un diversivo, lieto perché egli andava forte, ed aumentando lo scarso numero di passaggi.

Un motivo di almeno sorridere ce l'ha fornito un altro avvenimento comico, dato da una distrazione al box della Hesketh dove hanno preparato in fretta e furia la macchina della Galica, passandole quella che Daly aveva utilizzato durante le prove libere. Il fatto è che nella confusione della pioggia e del freddo i meccanici avevano pensato di sostituire sulle macchine soltanto i musetti coi relativi numeri, ma non a cambiare i numeri sulle fiancate.

E così, quando Andretti, era uscito di strada ed in testa era una Hesketh, lo speaker si è messo ad urlare come un forsennato annunciando che prima era... Divina Galica, dato che sul fianco della macchina di Daly era rimasto il 24 appunto di Galica. Pochi secondi dopo lo speaker ha visto passare un'altra macchina uguale col numero 24 ed ha cominciato a non capire correggendosi più tardi.

Sei macchine in pista per gli ultimi dieci giri, poi solo cinque perché anche Keegan pensava bene di tentare l'avventura delle reti. Che gli andava male, perché il testa-coda egli lo aveva fatto dopo la chicane e sul diritto, finendo leggermente

di muso contro il muretto dei segnalatori. Ha continuato per un poco con la carrozzeria sbilenca, ma poi è riuscito ad uscire di strada ed è scomparso anche lui nella nebbia e nel buio che nel frattempo si erano aggiunti alla pioggia, alla neve ed al vento.

Keke Rosberg, lui, pareva non sapere che c'era tanta acqua, e sulle prime si è staccato nettamente. Poi un paio di sbandate lo hanno calmato, dando modo ad un Fittipaldi attentissimo di avvicinarsi. E gli ultimi giri, per fortuna, hanno avuto un poco di sale, per l'attesa delle due, per vedere se Fittipaldi riusciva a farcela. Ma come volete che lo potesse, un brasiliano, contro un finlandese, in quelle condizioni? E' come se un negro andasse a vincere il Rally di Svezia, non vi pare?

Rally. La parola è arrivata. Oggi non abbiamo visto una gara di Formula uno, ma un Rally di Montecarlo per monospotto, con tanto di spettatori stocicamente in attesa di rari passaggi, tra neve e freddo. Proprio come se fossimo sul Turin, nella notte del Turin, visto che anche qui faceva buio. E visto che nel finale di macchina ne erano rimaste tanto poche.

Le ragioni per le quali siamo venuti a Silverstone, che avevano vinto la riluttanza istintiva che ci dettava la speranza dei circuiti britannici in primavera (ed anche estate,

credetemi) sono mancate completamente. Volevamo renderci conto della consistenza della nuova Lotus, e di quella delle nuove Shadow, in vista della prossima gara del campionato mondiale. Sappiamo quel poco che ci hanno detto le prove, non abbastanza. Sappiamo che la nuova Lotus è sulla buona strada e che tuttavia ha ancora problemi col cambio. Sappiamo anche che le nuove Shadow sono macchine rispettabilissime e che saranno temibili, ma ciò lo si poteva già supporre visto quel che Patrese ha fatto a Kyalami. Come dite? Che Patrese aveva una Arrows. Sì, è vero, ma chi le distingue più le macchine della Arrows da quelle della Shadow?

Abbiamo visto, in compenso, che ci sono dei giovanotti ben decisi a non farsi intimidire da nessuno, in giro. Quel Daly che ha fatto faville e quel Rosberg di cui vi abbiamo già parlato in occasione del G.P. del Sudafrica, e che adesso si conferma eccellente. Finché starà in strada. Se avesse poi anche una buona automobile...

Per il resto, scusatemi, ma le idee sono poche, anche perché c'era pochino da vedere ed immaginare. La tradizione è una bella cosa, e gli inglesi ci tengono molto, alle tradizioni. Però noi siamo gente del Mediterraneo, e da queste parti «gi è tutto sbagliato», per noi, dal punto di vista del clima.

SENZA RUMORE GLI INGLESI CONTRO LA BRABHAM

Sotto accusa ECCLESTONE per l'assenza di WATSON

SILVERSTONE - La relativa povertà della partecipazione alla gara di Formula 1 del Daily Express Trophy è stata sottolineata dalla stampa inglese come un male inevitabile, data la vicinanza di date tra il rientro dal Sudafrica e la spedizione delle macchine a Long Beach.

Tuttavia vi sono state critiche al comportamento di talune squadre, che sono state accusate di scarsa sensibilità verso gli organizzatori di una corsa che era ed è una classica. In particolare «Autosport» ha criticato in maniera abbastanza violenta la Brabham, affermando che «è scandaloso che l'esempio della Lotus non sia stato seguito dalla Parmalat Racing, perché il pubblico è stato privato di una rara occasione di vedere all'opera il britannico John Watson. Sulla strada (pare irreversibile) delle opportunità commerciali in cui si è messa la Formula 1, forse vi sono delle solide ragioni per l'assenza di John Watson. Però questa è una nuova occasione in cui i desideri del pubblico passano in seconda linea».

E' evidente che la critica è rivolta specialmente a Bernie Ecclestone, patron della Brabham, anche e soprattutto perché egli è stato il coordinatore delle iscrizioni per questa corsa.

LOTUS vent'anni dopo

● Questa edizione del «Daily Express Trophy» è stata marcata da un anniversario importante: il ventesimo di esistenza della LOTUS quale marca costruttrice di macchine da Formula uno. E' stato infatti il 4 maggio 1958 che per la prima volta una Lotus di Formula uno si è vista in pista. Qui a Silverstone. Si trattava di una Lotus 12 che era stata affidata a Graham Hill, il quale faceva così anche lui l'esordio nella massima categoria. Da allora la Lotus ha fatto moltissimo cammino, conquistando sei volte la coppa dei costruttori F.1 facendo vincere cinque titoli di campione del mondo ai suoi piloti.

Con sessantaquattro vittorie la Lotus F.1 hanno portato la marca al secondo posto assoluto nei successi in questa specialità.

● La presentazione ufficiale delle macchine MIRAGE-GITANES destinate alla 24 Ore di Le Mans avverrà il 30 marzo a Long Beach con una conferenza stampa che sarà tenuta a bordo della Queen Mary, la nave passeggeri britannica addeve cementata nel porto di Long Beach e trasformata in albergo.

Cominciano i lavori di SPA 1980

● L'inizio dei lavori per la costruzione del nuovo circuito semipermanente di SPA-FRANCORCHAMPS avverrà mercoledì 22 marzo. La lunga fase di prepara-

zione è dunque finita e finalmente i lavori cominciano. Secondo le intenzioni ed i programmi la costruzione della strada di raccordo che deve formare il circuito di lunghezza ridotta previsto (e del quale noi abbiamo pubblicato a suo tempo il tracciato) dovrebbe essere completata prima della fine della primavera dell'anno venturo, in modo da poter ospitare il Gran Premio del Belgio 1980 che farebbe così ritorno alla sua sede classica e gloriosa.

Oltre alla costruzione della nuova sezione i lavori prevedono il miglioramento di quelle esistenti con allargamento e rettificazione di talune curve, miglioramento del passaggio dove è adesso il ponte delle acque rosse, allargamento e spianatura delle banchine laterali e rifacimento delle barriere di protezione esterne.

Le corse migliorano le strade...

SILVERSTONE - Messo a punto da parecchi anni in fase sperimentale dalla Dunlop, e recentemente entrato effettivamente in uso in molte parti del mondo, un composto sintetico di formula complessa, chiamato Delgrip RSM, assicura una pavimentazione stradale che offre vantaggi eccezionali in fatto di aderenza dei pneumatici in tutte le condizioni, soprattutto con la pioggia, per le sue caratteristiche che oltre alla aderenza sono quelle di una elevata permeabilità. Il che assicura il drenaggio effettivo dello strato di acqua che viene creato dalla pioggia e quindi evita quel velo liquido che è la causa principale dei fenomeni di perdita di aderenza e quindi di sbandamenti che sono definiti di «acquaplaning».

E' questo rivestimento Delgrip RSM che è stato utilizzato per il rifacimento totale della pista di Silverstone, con risultati che sono evidenti. Il fatto che, durante le prove, i tempi di tutti siano stati eccezionali, in confronto a quelli del passato è appunto spiegato dalle nuove condizioni di aderenza, che permettono maggiore trazione e soprattutto più elevate velocità in curva. Il primato ufficioso di Peterson, di quasi tre secondi più veloce del primato preesistente, è abbastanza indicativo a questo proposito, e dimostra che questo primato avrebbe potuto essere ancora migliore se la nuova Lotus di Andretti avesse potuto girare senza problemi.

Annunciato tre anni fa, alla fine della fase sperimentale, il Delgrip RSM è stato sottoposto a sperimentazione effettiva da parte delle autorità britanniche responsabili delle strade, con costruzione di tratti di strada in uso pesante effettivo. Da allora la Dunlop ha venduto la concessione di utilizzazione a molti Paesi compresi gli Stati Uniti, e recentemente ha firmato il contratto con due grandi imprese di costruzioni stradali giapponesi, oltre che olandesi.

Le corse servono anche a questo, anche se, poi, tutti gli artifici utilissimi per aumentare la tenuta di strada non fanno, alla lunga, che evidenziare la distruzione dei piloti attuali a guidare in condizioni critiche come la gara ha ampiamente dimostrato.



Dopo la vittoria nella gara devastata dalla pioggia, Keke Rosberg con un sorriso al... dentifricio, alza il trofeo salutandogli spettatori (Telefoto)

NELLA FARSA DI SILVERSTONE UN SOLO «BIG» DIGNITOSO

Il motore ha tradito Emerson

SILVERSTONE - Può essere un rischio far disputare una corsa internazionale in Inghilterra in marzo. Ed effettivamente le condizioni atmosferiche hanno fatto sì che il 30. International Trophy di Silverstone sia stata una delle corse più bizzarre mai disputate per vetture di F. 1. In termini automobilistici si è trattato di una farsa. E' stato un pilota alla sua seconda gara in F. 1, Keke Rosberg ad aggiudicarsi la vittoria e solo quattro vetture sono state classificate. Alcuni piloti non hanno neanche preso il via, e la maggior parte di coloro che sono partiti sono usciti di pista nei primi giri. Dei piloti famosissimi solo Fittipaldi è arrivato alla fine, dimostrando tutta la sua bravura sul bagnato, ottenendo il secondo posto, e la sua sfida di fine gara al giovane pilota finlandese Rosberg è fallita soltanto quando il motore della Copersucar ha cominciato a dare accensioni irregolari.

Ci sono stati senza dubbio molti «primati» in questa manifestazione; forse la prima corsa di F. 1 in cui lo schieramento ha preso il via senza le macchine della prima fila. La prima corsa di F. 1 vinta da un pilota finlandese, la prima corsa di F. 1 che ha visto in testa un pilota irlandese — ricordate che Daly è un cittadino dell'Eire, mentre Watson è cittadino britannico.

Guardando lo schieramento di Silverstone ci si sarebbe potuta aspettare una bella corsa, ed effettivamente sarebbe potuta essere una corsa bella se il tempo fosse stato migliore. In se stesso lo schieramento comprendeva alcune sorprese, ma poi l'intera manifestazione mancava della pressione a cui sono sottoposti i teams nelle gare valevoli per il campionato mondiale.

Peterson aveva spinto molto, ma noie al motore hanno costretto la vettura nera a tornare al box. Era tuttavia riuscito a registrare il miglior tempo, tranne che però, non ha assunto il suo posto nella griglia. Era giusto che una Lotus dovesse essere in pole position, non importava se si trattasse di Peterson o, come è stato in realtà, di Andretti. Ronnie, tra paren-

tesi, non sembrava accusare noie con il nuovo cambio Lotus, montato sulla sua 78 nelle prove, contrariamente ad Andretti con la nuova vettura.

Lauda è stato di umore così allegro in occasione di una gara, come non lo è stato mai: risultava veramente essere un essere umano; era rilassato e sorridente in mezzo ad una folla di tifosi in cerca di autografi. Ma poi durante le prove non ha avuto noie con la macchina e si è qualificato per la prima fila. Una volta ha fatto un testa-coda ed è andato a finire nel fango, e in questo modo è stato costretto a passare al muletto, soltanto che non era all'altezza delle altre macchine ed è stato ritirato dalla gara.

La pole position era effettivamente il posto in cui tutti si aspettavano di vedere Andretti, ma a metà del pomeriggio delle qualifiche Mario ha arrestato la sua Lotus, è sceso, ha girato dietro la macchina guardando quel cambio. I meccanicisti vi hanno poi lavorato intorno fino alle 2 del mattino della corsa, per ripararlo, e Andretti si è espresso soddisfatto, quando è sceso in pista per la sessione di prove libere della mattinata.

Hunt era di cattivo umore per il comportamento della sua macchina in mattinata, quasi pronto, ad un certo punto, ad andarsene a casa. Ma nel pomeriggio si è seduto al volante del muletto come un vero professionista. Brett Lunger ha registrato un ottimo tempo; il suo posto in quarta fila non era uno scherzo. Fittipaldi era contento della sua Copersucar, ma nelle prove è stato ostacolato dal motore che era piuttosto fiacco nella prima sessione e dalla rottura del motore nella seconda.

Daly è stato una rivelazione. La sua

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 24

LA SHADOW «GEMELLA» ARROWS NON È EGUALE... IN PRESTAZIONI

Soltanto il cambio difetta alla «79»

SILVERSTONE - Prendi una Arrows che già conosci, dipingila con altri colori, aggiungi piloti con caschi differenti ed avrai le Shadow. E' quel che si può dire dopo aver visto finalmente da vicino le Shadow, che Regazzoni e Stuck hanno guidate qui a Silverstone per il loro battesimo.

Non è stato possibile il confronto diretto, perché le Arrows non sono venute a Silverstone, ma anche a memoria le somiglianze sono smaccate, evidentissime e lampanti.

In California le macchine saranno una accanto all'altra ed è probabile che il confronto sia possibile in maniera diretta e immediata. Salvo modifiche operate da una parte o dall'altra. Delle nuove Shadow, quindi, poco da dire descrittivamente, poiché basta rivedere quel che è stato detto a proposito della Arrows di Patrese in Brasile.

C'è qualche particolare differente, di certo, ma la sostanza è quella, con buona pace di chi vuol pretendere che si tratti di due progetti diversi. Vedremo col tempo se si arriverà davvero ad un giudizio in tribunale, e quale sarà il responso. (In ogni modo come prestazioni immediate le risultanze sono ben diverse dalla Arrows curata da Soutgathe n.d.r.).

Le Shadow erano l'attrazione di Silverstone, ma c'era anche la nuova Lotus 79, macchina già vista al Paul Ricard in dicembre ma adesso completamente modificata, tanto che si può dire che sia una vettura differente. A parte, David Hodges vi riferisce quel che ha detto Colin Chapman a proposito della nuova vettura. Noi aggiungiamo che in sostanza le prime prove al Ricard hanno dimostrato la necessità di irrigidire la scocca e di modificare leggermente le sospensioni, oltre che meglio rifinire la linea esterna in funzione del risultato aerodinamico ricercato.

La scocca è stata praticamente rifatta, con una diversa struttura anteriore ed irrobustimento delle fiancate, le sospensioni modificate nei punti di attacco. Per cui la macchina adesso è pienamente soddisfa-

cente. La parte visibile, poi, ha subito modifiche sostanziali, con allungamento della carrozzeria nella parte posteriore, abbassamento generale della linea esterna e miglior profilatura, in modo da ottenere il risultato voluto, che è quello di incrementare la velocità massima senza pregiudizio della azione dell'allettone, destinata ad assicurare la tenuta di strada in curva e la motricità.

Il risultato è stato soddisfacente, almeno a sentire Mario Andretti che ha guidato la macchina. L'unico problema che rimane da risolvere, e adesso, è quello del cambio, che è stato progettato dalla Lotus e fabbricato in Germania. I punti deboli di questo cambio pare siano molti, perché le rotture ed i blocchi finora riscontrati sono stati tutti differenti. Anche nelle prove di questa gara il cambio si è bloccato, stavolta per la rottura del differenziale.

Qualche novità alla Ensign, che è scesa in pista così com'era in Sudafrica ma che successivamente è stata dotata delle sospensioni del 1977. Le nuove sospensioni anteriori non avevano dato risultati soddisfacenti, con un eccessivo sottosterzo che rendeva problematica l'entrata in curva. Con le vecchie sospensioni la macchina è diventata tuttavia sovrasterzante, entrando bene in curva ma facendo far fatica nel rimetterla dritta in uscita. Certo che dovranno lavorare, per arrivare ad una messa a punto soddisfacente.

Novità anche alla Copersucar, che nelle prove aveva un motore poco efficiente. Modificati gli attacchi e la sistemazione della barra stabilizzatrice posteriore, allungata ed appiattita la parte finale della carrozzeria, ai lati e davanti alle ruote, e sistemati i condotti d'aria per i freni posteriori con una «orecchietta» iniziale fissata sulla parte terminale delle testate, come sulle Lotus.

Sulla Brabham BT 45 di Lauda sono stati montati i nuovi freni utilizzati dalle BT 46 e pare con risultati notevoli. Infine la Martini ha leggermente modificato la geometria delle sospensioni anteriori, cosa non visibile, ma ha avuto straniissimi problemi di vibrazione ai freni anteriori, problemi che i tecnici della Lockheed non sono riusciti a risolvere prontamente. Infine per la Martini sussistono ancora problemi con la alimentazione, che dovrebbero essere risolti con la revisione totale dell'impianto, cosa che sarà effettuata nelle prossime settimane. La Martini non andrà in California, infatti, ed avranno quindi tempo per ben prepararsi per Montecarlo.

Niente di particolare sulle altre macchine. Per le gomme la voce corrente era che per questa gara tutti avevano le stesse mescole e costruzioni. Non è stato ovviamente possibile controllare se fosse vero o no.

Caduto col deltaplano Bennett perde la vista?

LONDRA - Derek Bennett, il 44enne fondatore e progettista della nota Casa Chevron Racing è rimasto ferito in modo grave in un incidente in deltaplano, la settimana scorsa. Bennett che disputava regolarmente gare di deltaplano ha riportato gravi ferite alla testa, quando è caduto senza ragione evidente, secondo testimoni oculari. Si pensa che forse abbia subito un colpo mentre era in volo.

Si trova attualmente nel reparto di rianimazione nel Royal Infirmary di Manchester e non ha ancora ripreso conoscenza. Sembra che siano arrivati degli specialisti dagli Stati Uniti perché Bennett rischia di perdere la vista, che faranno tutto il possibile per salvargli almeno un occhio.

Un portavoce della Chevron ha detto: «Anche se l'incidente di Derek costituisce un grave colpo per la compagnia, essa deve tuttavia continuare a produrre macchine da corsa, ma la nuova macchina di F. 1, che è quasi terminata, dovrà essere venduta ad un acquirente privato, se Derek non dovesse essere in grado di continuare il suo lavoro».

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

guida nelle prove — una guida dura nell'ingresso delle curve e tanto pulita all'uscita — dava l'impressione come se avesse anni di esperienza in F. 1. ma questa era effettivamente la sua prima uscita al volante di una macchina di F. 1. Anche Keegan d'un tratto, convinceva di più, benché le sue prestazioni sarebbero potute essere il risultato ingannevole del persuasivo John Surtees, che dice che non c'è niente di sbagliato con le sue macchine, solo con i suoi piloti.

Rosberg era spettacolare; anche Villota non dava veramente l'impressione di un pilota che ha guidato una macchina da corsa per l'ultima volta cinque mesi fa. Le altre macchine ad essersi qualificate erano principalmente macchine di F. 2, ed effettivamente Rosberg e Villota erano gli ultimi piloti che contavano. Il piccolo team Martini si impegnava fortemente, ma nella sessione prima del via si è rotto il motore e la macchina è stata ritirata. Trimmer era molto preoccupato per il lato finanziario per poter correre per il resto della stagione. Regazzoni aveva noie di « gioventù ». Le prestazioni di Divina Galica erano veramente senza speranze, il suo futuro dovrebbe essere

in dubbio, se effettivamente ne ha uno. La ATS di Mass era iscritta, ma non è venuta. La Ensign di Lees è stata terminata il giorno prima delle qualifiche, poi si è creata una perdita nel serbatoio di benzina, e la vettura è stata ritirata, così come la nuova March 781S, di Edwards, che non è ancora del tutto terminata.

Prima del via c'è stato un lungo intervallo, mentre venivano riparate le reti distrutte durante la corsa di turismo. Poi le macchine di F. 1 sono scese in pista per 15 minuti per abituarsi alla pista bagnata. Lauda e Peterson sono usciti di pista, mentre Stuck apprendeva la maneggevolezza sul bagnato della sua Shadow DN9. Una cosa di cui i piloti si sono accorti era che il nuovo manto della pista rendeva molto difficili da individuare le pozzanghere. Patrick Depailler è andato a finire nelle reti, nel frattempo la Brabham era rimasta incastrata nel fango, e infine hanno portato fuori Niki in braccio per evitare che le sue scarpe si sporcassero, e Lauda si è poi messo al volante del muletto BT45B.

Anche Peterson ha fatto un testa-coda ed è finito nelle reti alla variante — « Sono andato a finire su una pozzanghera, e la macchina mi è semplicemente andata via tra le mani ». La macchina è rimasta

danneggiata leggermente e quando la sessione era terminata l'hanno riportata ai box e i meccanici hanno cercato di ripararla per la corsa, poiché l'unico muletto era quello di Andretti. Nel frattempo Daly era stato uno dei piloti più veloci in pista durante la sessione sul bagnato; Andretti era contento della nuova macchina e del manto della pista; il motore della Martini è scoppiato e la Hesketh di Divina Galica veniva riscaldata, con un assetto su un lato ed un altro sull'altro lato della vettura. Ma questo era solo un dettaglio di importanza minore.

Man mano che la partenza si avvicinava la pioggia aumentava. Lauda è uscito con il muletto per il giro di riscaldamento, ma è tornato ai box, essendosi accorto che il dosatore di gas rimaneva o del tutto aperto del tutto chiuso, il che non è una cosa accettabile in quelle condizioni, e perciò la macchina è stata ritirata. La vettura di Peterson era ancora nei box, e così Andretti era in pole e di fianco a lui c'era Hunt, Peterson aveva l'intenzione di partire dai box, e lo ha fatto, ma dopo due giri ha ritirato la macchina, perché si è accorto che la riparazione non era completa.

Divina ha preso il via dietro il posto anticiclonico, poiché aveva fatto un testa-

coda durante il giro di riscaldamento, perdendo molto tempo. Quando finalmente il lotto è partito Andretti si è messo per poco tempo al comando, veniva per breve tempo superato da Hunt, e a metà del primo giro Daly è passato in testa, finché ha fatto un testa-coda. Alla fine del primo giro Andretti era nuovamente in testa, seguito da Stuck, Fittipaldi e Daly, ma mancavano già tre macchine; la curva Abbey, si doveva rivelare come il punto peggiore del percorso.

Al secondo giro il motore della DN9 di Stuck dava accensioni irregolari; Rosberg si è portato al quarto posto. Al giro successivo Stuck era al comando, la Lotus di Andretti era uscita nella curva Abbey, colpendo la Shadow di Regazzoni. Questa macchina doveva essere spedita a Long Beach per Ongais, ma ora risulta troppo malamente danneggiata. Depailler ha passato Fittipaldi, Rosberg attaccava Daly, Icck è uscito di pista a Chapel, e il suo ritorno alle corse di F. 1 è stato così di breve durata. Hunt tornava ai box, per informare la sua squadra: « C'è un immenso lago a Abbey Corner ». Due giri dopo altre due macchine sono uscite di corsa.

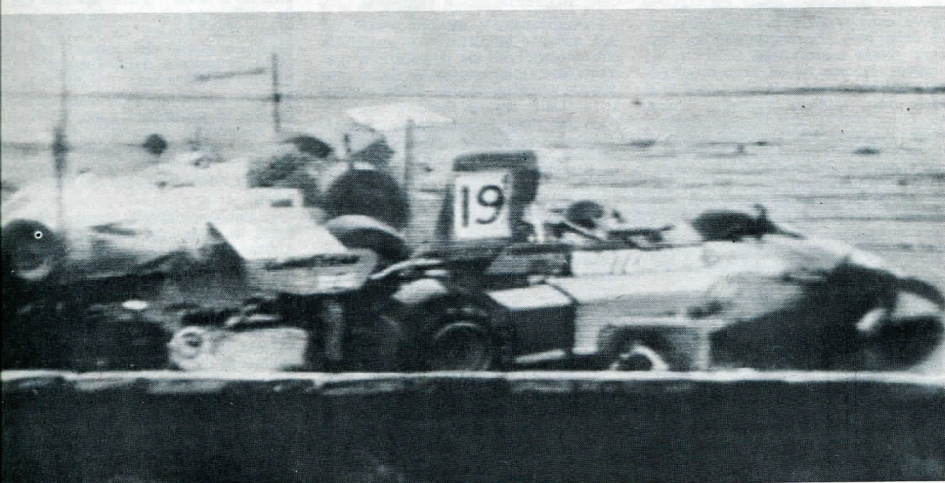
Poi la corsa si è finalmente assestata come corsa, ma erano rimaste in pista solo dieci macchine. Perché anche Depailler era uscito di pista nella chicane al quinto giro. A quel punto Rosberg era salito al secondo posto e la sua guida era spettacolare, come al solito; Daly sceglieva delle traiettorie strassissime nelle curve, ma sembrava che rendessero.

Poi al settimo giro tre piloti arrivavano in vista dei box fianco a fianco e Rosberg passava in testa, seguito da Daly e Stuck. Al giro successivo Daly e Rosberg hanno fatto un testa-coda e Stuck era nuovamente al comando. Fittipaldi si stava avvicinando ai primi, poi Daly riprendeva il comando, mentre Keegan ha fatto il primo di tutta una lunga serie di testa-coda.

Al nono giro Fittipaldi era in terza posizione, Villota pensava solo a sopravvivere; al decimo giro anche Stuck ha dovuto fermarsi ma dopo un lungo tempo è riuscito a far ripartire il motore della sua nuova Shadow, Daly sulla pista bagnata era estremamente fiducioso e all'undicesimo giro il suo vantaggio al comando era di quindici secondi. Keegan faceva altri due testa-coda, ma poi al dodicesimo giro Daly ha perso il comando quando è finito nelle reti alla chicane. In questo modo Rosberg era nuovamente in testa, Fittipaldi secondo e, poi, un trio in lotta abbastanza serrata; si trattava di Trimmer, Lunger e Keegan che batteggiavano per il terzo posto. Al quattordicesimo giro la Galica è uscita di pista con la seconda Hesketh, e si è fermata non molto lontana dalla prima. Hunt ha osservato: « Non riesco a capire perché non interronno la gara! ». Quasi tutti avrebbero acconsentito.

Al quindicesimo giro Rosberg ha aumentato il suo margine di vantaggio in testa fino a dieci secondi. Al diciassettesimo giro la macchina di Regazzoni mostrava qualche segno di urto, ma il pilota non si fermava, il pubblico aveva l'impressione come se si stesse preparando per un attacco ai primi. Poi Keegan è uscito di pista un'altra volta, questa volta però la faccenda era un po' più seria, danneggiando fortemente il musetto della sua Surtees, questo al venticinquesimo giro, dopo di che pur andando molto forte, era ormai fuori gara, perché non poteva più recuperare il terreno perduto per essere classificato. Keegan ha poi rallentato per abbandonare la corsa.

Negli ultimi giri gli attacchi di Fittipaldi a Rosberg cominciavano a perdere incisività, perché il suo motore dava accensioni irregolari, e Rosberg iniziava l'ultimo giro con un vantaggio di 3/3 secondi. Benché Fittipaldi avesse registrato il giro più veloce della corsa, non ha potuto fare niente per prendere il pilota finlandese. Trimmer, quasi inosservato continuava con costanza la sua gara, piazzandosi terzo a tre giri. L'unico altro pilota ad essere classificato era Brett Lunger. Che corsa straordinaria!



Ricordate il GP d'Inghilterra '75, quando un mucchio di monoposto si formò alla curva Stowe? Per il Daily Express Trophy di Silverstone di domenica scorsa, è accaduta la medesima cosa, sempre senza guai ai piloti

Bandiera rossa per le F.3

BRABHAM jr. «fuori» per PIQUET

SILVERSTONE - Solo otto vetture hanno preso il via per la prova di F3, che faceva parte del programma di Silverstone. Mansell aveva sorpreso molti agguiciandosi la pole position con la sua March 783 con il tempo di 1'31''99, davanti al favorito Derek Warwick (Ralt RT1) in 1'32''27, e Nelson Piquet (Ralt RT1) in 1'32''29, Crawford (Chevron B38) in 1'32''32, e il pilota olandese Bleekemolen con una B43 ufficiale in 1'32''62 in seconda fila. Brabham era in terza fila con la Ralt in 1'32''84, con Chico Serra al suo fianco — era uscito di pista durante le prove su un tratto bagnato della pista, ma fortunatamente senza conseguenze. Il suo tempo era 1'33''25, seguito da Ian Flux (March 773) 1'37''79 ha completato la terza fila. Dodo Regazzoni era in sesta fila con la sua vecchia March 753. Durante le prove il campione rally jugoslavo Hodzic è incorso in un brutto incidente con la sua March 773, e ha dovuto essere trasportato all'ospedale, ma per fortuna, sembra sia già fuori pericolo.

Pioveva leggermente quando si sono schierate le macchine per la partenza, tutte con gli slicks. Dopo il via Mansell guidava per poco tempo, ma poi Piquet

lo ha superato, prima della prima curva, e poi Warwick si è messo al comando. Warwick si è installato comodamente al comando, ma la pista cominciava a essere veramente bagnata, e le nuove March erano meno impressionanti in queste condizioni di quanto lo fossero state precedentemente. Al quinto giro i piloti cominciavano a fare testa-coda e ad uscire di pista, e all'inizio del nono giro è uscita la bandiera rossa, e la corsa è stata fermata.

I piloti avevano ora la possibilità di montare le gomme da bagnato, poiché la pista era diventata veramente pericolosa,

F3 A SILVERSTONE - Gara valida per il campionato Vandervell - Silverstone 19 marzo 1978

LA CLASSIFICA

1. Nelson Piquet (Ralt RT1) 14'53''91 alla media di 162,02 kmh; 2. Mansell (March 783) 35'13''60; 3. Serra (March 783) 35'23''12; 4. Johansson (Argo GNI) 35'37''0; 5. Bleekemolen (Chevron B43) 35'02''79; 6. Canton (Ralt RT1) 37'17''37.

Giro più veloce: Derek Warwick 1'32''15 a la media di 184,34 kmh.

e la corsa è ripartita nell'ordine in cui si trovavano le vetture al momento in cui era uscita la bandiera rossa — perciò Warwick era in pole e Mansell di fianco a lui, Piquet in seconda fila ecc.

Warwick ha fatto una partenza superba, passando davanti a Mansell, al secondo via. Mansell poi cercava di sfidare Derek, ma ha fatto un testa-coda e Serra si è piazzato secondo. Quando anche Warwick è uscito di pista in testa-coda Serra si è messo al comando, davanti a Jim Crawford. Ma Piquet attaccava fortemente Crawford e al terzo giro si è messo al secondo posto, e così due brasiliani occupavano i primi due posti. Brabham, in un grosso sforzo è salito fino al quarto posto, al quarto giro, e al terzo posto al quinto giro, dopo il suo testa-coda Mansell era tornato in gara all'ottavo posto. Al sesto giro Brett e Flux si sono toccati con le ruote nella chicane e Piquet era in posizione da poter attaccare Serra per il comando. Poi Serra è andato dritto nella chicane, ritornando in gara al settimo posto dopo questa sventura.

Negli ultimi giri Brabham ha fatto un ultimo attacco a Piquet, ma non gli è riuscito e poi è uscito di pista.

HEZEMANS E FITZPATRICK DANNO MAN FORTE A HEYER

SULLA 935-LOOS PIÙ RESISTENTE NEL MUGELLO-PORSCHE

DALL'INVIATO

SCARPERIA - Era scritto che avrebbe vinto una Porsche, e da quanto si era visto nelle prove era ovvio che a vincere sarebbe stata, fra le quattro 935 biturbo, quella che avesse avuto meno noie. E così è stato, con Toine Hezemans e John Fitzpatrick, i «soldati di ventura» di George Loos, a garantirsi comunque il piazzamento (e possibilmente la vittoria) guidando entrambe le Porsche del team Gelo.

Da come si erano messe le cose, ad un certo punto della 6 Ore del Mugello, sembrava che l'olandese e l'inglese avrebbero potuto arrivare contemporaneamente primi e secondi. Poi Fitzpatrick, quando era al volante della n. 11, ha rotto un semiasse perdendo qualcosa come venti giri nella riparazione, e la vittoria è stata una questione fra l'altra Gelo e la vettura «quasi» gemella di Franz Konrad. Questo giovanotto tedesco, che ricordiamo ad Imola, tre anni fa, trainare la sua Porsche gr. 4 con un Volkswagen Combi, ha messo in piedi un team tutto suo con materiale umano e tecnico di prim'ordine. E, coadiuvato da Reinhold Jost e dallo sconosciuto Wolkert Merl, ha fatto veramente soffrire il team Loos.

Ad un certo momento, la vettura di Konrad-Jost-Merl è andata anche in testa, quando la vettura leader, in quel momento quella di Fitzpatrick, è stata più del previsto per il cambio delle pastiglie freni. Poi lo stesso lavoro l'hanno dovuto fare i meccanici del team Konrad, e la situazione si è ristabilizzata.

DUE « SPALLE » ECCELLENTI

A dare una valida mano ad Hezemans e Fitzpatrick, Loos aveva chiamato Hans Heyer — che ha guidato solo la macchina che ha vinto — e Klaus Ludwig, che ha guidato solo la vettura finita, non per colpa sua, in fondo alla classifica. Tempi alla mano, sono state due « spalle » eccellenti.

La vera sorpresa è venuta dalle prestazioni delle BMW 320. Non dalle prestazioni della Turbo che, nonostante la presenza di tutto lo stato maggiore di Monaco, da Neerpasch a Ro-

Marco Magri

CONTINUA A PAGINA 26

6 ORE di... GELO

per le BMW anti-biturbo



Al Mugello dovranno fare il podio più largo, se ogni vettura avrà sempre tre piloti... Da sinistra Jost, Konrad e Merl, secondi; Heyer, Hezemans e Fitzpatrick, primi; Qvester e Derek Bell, terzi con la BMW 320 aspirata

ORA per ORA

SCARPERIA - La domenica inizia con una amara sorpresa: alle prove libere non si presenta la BMW-Turbo di Giacomelli-Winkelhock. Dopo la rottura del motore sul finire delle prove, in serata i tecnici di Monaco hanno aperto il motore constatando che i segmenti avevano disintegrato i pistoni, non si sa se per incompatibilità con i medesimi, errore di tolleranza o sottodimensionamento rispetto alle potenze volute. Fatto sta che, poiché i motori di scorta erano identici, si è pensato bene di evitare una gara che sarebbe certamente finita molto presto.

Al via così si presentano in 25, poiché mancano anche la Porsche di Rebai-Anna Cambiaghi e la GTA 1300 di Laschi, Ciardi, Fracastoro, che non aveva superato le qualificazioni.

1. ORA

La rabbia di Wollek

Al via scatta Fitzpatrick, ma subito Wollek lo passa e si mette a tirare come un forsennato, inseguito dall'inglese e da Hezemans, con l'altra

935-Loos. Facetti regge bene al quarto posto, pur staccandosi progressivamente, ma per lo meno è l'unico che «rompe» il fronte delle Porsche più moderne. Lo segue Konrad, che poi finirà per superarlo, quindi la BMW di Francia, che tiene a bada le Porsche di Haldi e Schornstein, quindi le altre BMW 2000 di Neve e Qvester, una dietro l'altra su ritmi più tranquilli.

Prime noie per Surer, che va ai box quasi subito e ne riparte con solo la quarta e la quinta marcia a disposizione. Purtroppo arriva ai box anche Francia, con il manico del radiatore acqua di destra sfondato. La riparazione andrà per le lunghe, ed a questo ritardo (quasi mezz'ora) si sommeranno poi noie al pescaggio del carburante, tanto da far accorciare di 10 giri l'autonomia prevista.

2. ORA

La speranza in fumo

Più o meno allo scadere della prima ora, le soste di routine. Inizia Casoni, anche perché aveva una gomma anteriore che si stava sgonfiando. Mario è un po' stanco, ma se la cava be-

ne. Sosta quindi Fitzpatrick che cede la guida a Ludwig, poi Hezemans che cambia con Heyer, poi Facetti che cambia con Finotto, quindi Konrad che cambia con Jost. Arriva al box anche Wollek, e Pescarolo riparte virtualmente al primo posto, ma dopo tre giri le speranze del team Kremer svaniscono in una eloquentissima nuvola di fumo, proprio davanti al traguardo.

Hezemans, dopo, ipotizzerà che Wollek abbia chiuso troppo la valvola del turbo, pagandone quindi le conseguenze. Per la cronaca, le 935 Loos andavano con una sovralimentazione di 1,4 in prova e 1,3 in gara, secondo quanto ha detto Toine. Si rompe così la sequenza delle biturbo. In testa va Heyer seguito da Jost, Ludwig e Finotto. Gli altri, guidati da Haldi, sono già tutti doppiati, ivi comprese le BMW 2 litri con Grohs che ha passato, complice una sosta più rapida, l'altra BMW di Bell. Poco dopo, però, Grohs si arresta sul percorso con noie elettriche, e quando riuscirà a raggiungere i box saranno passati 20 giri.

Sfortuna per Monticone, che dopo il primo turno di Coggiola, è finito fuori strada «imbarcando» terra che ha squilibrato un cerchio. Una

CONTINUA A PAGINA 27

COSI' (in 25)
al VIA

Porsche 935 (Hezemans- Fitzpatrick-Heyer) 1'55''49	Porsche 935 (Fitzpatrick- Hezemans-Ludwig) 1'55''42
Porsche 935 (Jost-Konrad-Merl) 1'57''20	Porsche 935 (Wollek-Pescarolo) 1'55''85
Porsche 935 (Facetti-Finotto) 1'59''29	BMW 320 (Cheever-Francia) 1'58''19
Porsche 935 (Schorstein-Winter- Pescarolo) 1'59''67	BMW 320 (Grohs-Neve) 1'59''32
BMW 320 Turbo (Winkelhook- Giacomelli) 2'00''09	BMW 320 (Surer-Kotulinsky) 1'59''85
BMW 320 (Quester-Bell) 2'00''94	BMW 320 (Olofsson- Emanuelsson) 2'00''39
Porsche 935 (Muller-Haldi) 2'04''41	Porsche 935 (Ballot Lena-Lafosse) 2'02''64
De Tomaso Pantera (Mittelbach- Pietromarchi) 2'08''00	Porsche 935 (Casoni-Manfredini) 2'04''93
Porsche 934 (Camathias- Dino-Pacetta) 2'09''63	Porsche 934 (Gschwender-Forster) 2'08''90
Porsche 935 (Montecchia-Coggiola) 2'12''90	Porsche 934 (Doren-Holup) 2'09''90
Porsche 935 (Di Gioia-Capra) 2'14''17	Porsche 934 (Kristofersen- Sindel) 2'14''11
Porsche 935 (Bernhard- Pallavicini) 2'15''33	Lancia Stratos (Bacchelli-Magnani) 2'14''17
Dallara 1300 (Caramatti-Gargan) 2'16''98	Porsche 935 (Drees-Kauwerts) 2'16''29

Il pilota in neretto è quello che ha preso il via. Il primo pilota di ogni equipaggio è il titolare del miglior tempo in prova.

TROFEO ALFASUD, prima prova
Autodromo del Mugello, 18-19 marzo 1978

LE CLASSIFICHE

1. BATTERIA

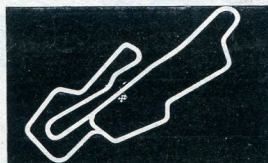
1. Luigi Calamai, 6 giri in 15'53''7, media 118,792 kmh; 2. Drovandi 15'54''6; 3. «Jerry» 15'55''4; 4. Mariolini 15'55''9; 5. Campani 15'58''8; 6. Righi 16'00''6; 7. Cocchi 16'01''5; 8. Aquilini 16'09''6; 9. Abbandona-
to 16'10''5; 10. Valvassori 16'10''9; 11. Gal-
luzzo 16'16''0; 12. «Toby» 16'22''6; 13. Pe-
ris 16'25''3; 14. Martino 16'25''7; 15. Fo-
gliatti 16'26''5; 16. Spoldi 16'30''2; 17. Cam-
biagli 16'39''4; 18. Rizzo 16'47''1; 19. Gros-
si 16'47''9; 20. Bernero 16'48''2; 21. Fede-
rici 17'11''1; 22. Prosperi 17'29''5.
Giro più veloce: Martolini e «Jerry» in 2'
35''8, media 121,193 kmh.

2. BATTERIA

1. Ottavio Schermi, 6 giri in 15'43''9, me-
dia 120,025 kmh; 2. Fusar Bassini 15'53''1;
3. Orlandi 15'53''8; 4. Martino 15'54''6; 5.
Prezennini 15'55''4; 6. Nardelli 15'55''7; 7.
Biselli 15'56''2; 8. Pezzella 15'56''5; 9. De
Sisti 16'20''6; 10. Caramatti 16'26''6; 11.
Onori 16'22''6; 12. Pelucchi 16'39''9; 13.
Sardo 16'40''4; 14. Fassi 18'41''0; 15. Pe-
cori 18'41''7; 16. Ambrosoni 17'53''6; 17.
Maddaloni 1 giro.
Giro più veloce: Fusar Bassini in 2'34''9,
media 121,897 kmh.

FINALE

1. Luigi Calamai 15 giri in 30'12''73 media
124,996 kmh; 2. Drovandi 30'12''76; 3. Cam-
pani 30'28''59; 4. Valvassori 30'30''91; 5.
Prezennini 30'40''81; 6. Martino 30'51''16; 7.
Cocchi 30'42''23; 8. Pezzella 30'44''21; 9.
Brambilla 30'52''12; 10. Righi 30'52''15; 11.
«Jerry» 30'56''80; 12. Berruto 31'14''90; 13.
Spoldi 31'15''12; 14. Caramatti 31'33''17; 15.
Orlandi 31'33''40; 16. Sardo 31'59''46; 17. Fu-
sar Bassini 32'05''94; 18. Aquilini 32'51''55;
19. Biselli 32'52''37; 20. Pecori 30'36''90;
21. Fassi 30'50''18; 22. Onori 28'12''23; 23.
Schermi 25'33''72; 24. Nardelli 21'26''44; 25.
Desisti 18'41''31; 26. Pelucchi 19'38''59.
Giro più veloce: Drovandi in 2'28''59 media
127,065.

6 ORE
MUGELLO

19 marzo 1978

Seconda prova del Campionato
Mondiale Marche

● Autodromo: Mugello, di me-
tri 5.245

● Organizzazione: Automobile
Club Firenze, viale Amendola

● Condizioni atmosferiche: PRO-
VE pioggia battente al mattino,
coperto ma pista asciutta il po-
meriggio; GARA, sole, 15°

● Direttore di corsa: Remo
Cattini

● Spettatori: 8000

Tutti i tempi delle PROVE

Vetture	Piloti	I		II
		I	II	
Porsche 935 Turbo 78	John Fitzpatrick	2'14''43	1'55''42	
Porsche 935 Turbo 78	Toine Hezemans Klaus Ludwig	2'21''77	1'55''49	2'01''12
Porsche 935 Turbo 78	John Fitzpatrick Hans Heyer	2'13''66	1'55''42	
Porsche 935 Turbo 78	Bob Wiek Henri Pescarolo	2'15''12	1'55''86	
Porsche 935 Turbo 78	Reinhold Jost Franz Konrad Wolkert Merl	2'13''75 2'13''24 2'18''13		
BMW 320 2000 gr. 5	Eddie Cheever Giorgio Francia	2'24''02 2'18''90	2'01''42	1'58''19
Porsche 935 Turbo	Carlo Facetti Martino Finotto	2'10''87 2'17''12	1'59''29	2'00''09
BMW 320 2000 gr. 5	Harald Grohs Patrick Neve	2'17''26 2'16''89	1'59''32	2'00''90
Porsche 935 Turbo	Henri Pescarolo Dieter Schonstein	—	1'59''67	2'10''45
BMW 320 2000 gr. 5	John Winter Marco Surer	2'25''04 2'17''22	2'17''18	1'59''85
BMW 320 Turbo	Freddy Kottulinsky Manfred Winkelhook	2'16''29	2'03''80	2'00''09
BMW 320 2000 gr. 5	Bruno Giacomelli Anders Olafsson	2'10''69 2'18''52	—	2'00''39
BMW 320 2000 gr. 5	Bo Emanuelsson Dieter Quester	2'15''62	2'02''36	2'08''90
Porsche 935 Turbo	Derek Bell Claude Ballot Lena	2'18''51 2'16''29	2'02''53	2'02''64
Porsche 935 Turbo	Jean-Louis Lafosse Herbert Muller	2'16''24 —	2'03''48	2'04''41
Porsche 935 Turbo	Claude Haldi Mario Casoni	—	2'06''49	2'04''93
Porsche 935 Turbo	Corrado Manfredini Maurizio Micangeli	2'12''21 2'18''00	2'04''93	2'08''00
De Tomaso Pantera	Carlo Pietromarchi Franz Gschwender	2'20''00	2'11''40	2'08''90
Porsche 934 Turbo	Hans Forster Romeo Camathias	2'23''25 2'25''21	2'28''28	2'09''63
Porsche 934 Turbo	«Dino» Francesco Pacetta	2'25''21	2'11''41	2'17''05
Porsche 934 Turbo	Edgar Doren Gerhard Holup	2'28''98 2'33''24	2'08''90	2'15''63
Porsche 935 Turbo	Gerhard Holup Bruno Monticone	2'30''31 2'12''90	2'15''63	2'16''17
Porsche 934 Turbo	Victorio Coggiola Prebe Kristoffersen	2'20''05	2'16''98	2'14''17
Porsche 935 Turbo	Eberhard Sindel Hilde Gioda	—	2'14''95	2'14''17
Lancia Stratos gr. 4	Giroldo Capra Fulvio Bacchelli	2'42''39 2'40''34	2'18''98	2'16''32
Porsche 934 Turbo	Claudio Magnani Peter Bernhard	2'25''98 2'37''80	2'16''32	2'15''33
Porsche 935 Turbo	Angelo Pallavicini Klaus Drees	2'27''94	2'15''80	2'16''29
Porsche 935 Turbo	Wolfgang Kauwertz «Carter»	—	2'16''29	2'18''42
Dallara 1300 gr. 5	Dante Gargan Bruno Rebai	2'37''94 2'57''21	2'18''98	2'18''82
Porsche 935 Turbo	Bruno Rebai Pecora Cambiagli	2'45''18 3'02''62	2'21''41	2'38''00
Alfa Romeo 1300 gr. 5	Luigi Laschi Vittorio Ciardi	—	2'31''04	2'34''61
	Alessandro Fracastoro	2'43''55	—	—

Tempo massimo di qualificazione (pari al 123% dei tre migliori tempi) 2'23''90

COSI' (in 17)
al TRAGUARDO

1. Porsche 935 (Hezemans-Fitzpatrick-Heyer)
176 giri, pari a 923,120 km., in 6,01'49''4,
media 153,078 kmh; 2. Porsche 935 (Jost-
Konrad-Merl) 175 giri; 3. BMW 320 (Bell-
Quester), 174 giri in 6,01'51''0, media 151,320
kmh, primi della classe 2 litri gr. 5; 4.
Porsche 935 (Muller-Haldi) 174 giri; 5. Por-
sche 935 (Facetti-Finotto) 174 giri; 6. BMW
320 (Emanuelsson-Olofsson) 174 giri; 7. Por-
sche 935 (Schorstein-Winter) 169 giri; 8.
Pantera De Tomaso (Micangeli-Pietromarchi)
161 giri; 9. Porsche 935 (Fitzpatrick-Heze-
mans-Ludwig) 157 giri; 10. BMW 320 (Neve-
Grohs) 154 giri; 11. Lancia Stratos (Bacchel-
li-Magnani) 154 giri; 12. Porsche 934 (Doren-
Holup) 154 giri; 13. Porsche 934 (xDino-
Camathias-Pacetta) 153 giri; 14. Por-
sche 934 (Gschwender-Forster) 152 giri; 15.
Porsche 935 (Ballot Lena-Lafosse) 141 giri;
16. Porsche 935 (Drees-Kauwerts) 133 giri;
17. Porsche 935 (Casoni-Manfredini) 133 giri.
Giro più veloce: il 26. di Hezemans (Por-
sche 935) in 1'56''9, media 161,522 kmh,
nuovo record.

Campionato Mondiale Marche	DAYTONA	MUGELLO	TOTALE
Porsche	20	20	40
BMW	—	12	12
Ferrari	3	—	3
De Tomaso	—	3	3

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

sche, ha evidenziato ancora molte ca-
renze. La sorpresa è venuta dalle 2 li-
tri aspirate, dotate del 4 cilindri 16
valvole del F. 2, che in versione «ga-
re di durata» è stato messo a punto
piuttosto bene. Terza assoluta è arri-
vata la 320-Faltz di Dieter Quester e
Derek Bell, il quale ha fatto un picco-
lo capolavoro nell'ultimo turno di gui-
da, quando è andato a rubare il terzo
posto alla 935 di Muller-Haldi. Poco
più indietro è giunta la BMW svedese
di Emanuelsson ed Olofsson, nono-
stante noie di sottosterzo.

PER OSELLA
ESPERIENZA POSITIVA

E molto bene in assoluto poteva
arrivare la BMW-Italia fatta esordire
da Osella per Francia e Cheever, se il
sottodimensionamento del circuito di
raffreddamento non l'avesse dapprima
rallentata, quindi fermata per surriscal-
damento. Fino a che è stata in gara,
questa BMW ci ha fatto vivere un
quarto d'ora esaltante, con Francia
tranquillamente in mezzo alle Turbo
più veloci. Quando si è fermato la
prima volta, era sesto assoluto dietro
a Konrad e davanti ad Haldi. Cheever
è andato altrettanto bene, forse an-
che un pelino più veloce, anche se la
sua presenza in gara — dopo una mez-
z'ora di sosta per cambiare un manico-
tello del radiatore — era pleonastica.
Per Osella, una positiva esperienza;
per i due piloti, l'appuntamento alla
prossima occasione.

Facetti e Finotto, alle prese con una
macchina che mancava chiaramente di
messa a punto, non hanno potuto ripe-
tere il secondo posto assoluto dello
scorso anno, che era alla loro portata,
per un eccesso di sottosterzo e per il
progressivo distacco del supporto del
volante, che ha costretto Carluccio a
finire la gara praticamente sostenendo
di forza il volante.

CASONI-MANFREDINI
RIENTRO INCORAGGIANTE

Il rientro di Mario Casoni (dopo due
anni) e di Corrado Manfredini (dopo
quattro anni, a parte la parentesi di
Pergusa) è stato incoraggiante. I due,
sulla 935-Sportwagen, hanno tenu-
dura all'ottavo posto fino a che qual-
cosa non si è infilato nella presa d'aria
del turbo con prevedibili deleterie
conseguenze per la turbina. Che è sta-
ta cambiata, ma ormai c'era ben poco
da fare. Diremmo che la squadra, con-
frontando i suoi mezzi con quelli delle
squadre tedesche, ha fatto fin troppo.

Si va a Digione, il 16 aprile, per la
terza prova del Mondiale Marche con
la fondata impressione che, una volta
di più, sarà un'annata Porsche. Tutto
sommato, da quando il Marche lo coro-
no le gr. 5, la Casa di Stoccarda ha
perso solo tre gare. E se non saranno
vittorie per Loos, c'è sempre la vet-
tura del team Kremer che, al Mugello,
ha caparbiamente condotto il primo
turno di guida con un Wollek decisis-
simo a vendere cara la pelle. Tanto
deciso che il suo motore, appena è
risalito Pescarolo, ha reso l'anima in
una nuvola di fumo.

E' stato l'unico dei motori biturbo
ad accusare noie. Ormai, assieme alla
potenza ed all'utilizzazione, cresce an-
che l'affidabilità. Per la BMW sarà
dura, molto dura...



Neve e Quester che si sono dati battaglia ravvicinata, nella prima ora di gara, con la BMW 320 gr. 5

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

perdita d'olio ed infine la rottura della pompa di iniezione, lo costringeremo poi al ritiro, nonostante un lungo tentativo di riparazione in pista.

3. ORA

Le pastiglie indigeste

Seconda sosta prevista, e sulla Porsche n. 12, che è in testa, scende Heyer e sale Fitzpatrick. Sull'altra Loos è invece Hezemans a sostituire Ludwig, e così i due « titolari » si sono scambiati i sedili su cui erano partiti. Sulla Porsche del Jolly Facetti dà il cambio a Finotto, che comincia ad avvertire sintomi di pesantezza del volante ed una tendenza al sottosterzo inspiegabile. Si ferma Cheever, dicendo che la macchina



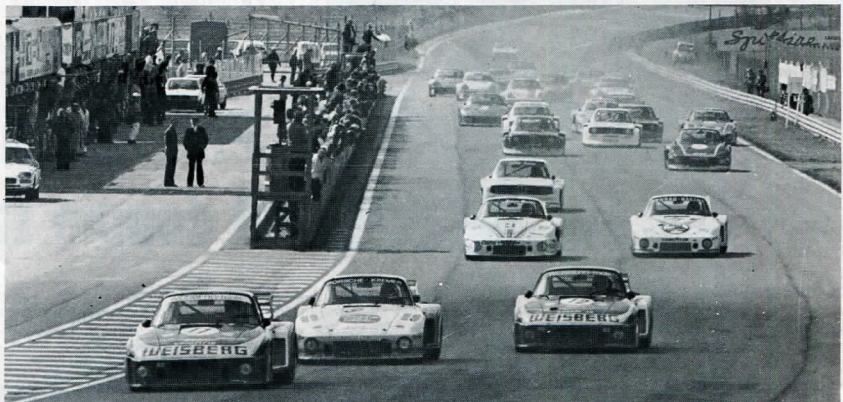
Ottimo il piazzamento della Stratos-Facetti di Magnani (alla guida) e Bacchelli, primi del gr. 4

(gommata Pirelli) è perfetta, ma che il motore si è indurito. Rapido conciliabolo ed Osella, anche osservando le temperature, piuttosto alte, decide di ritirare la macchina. La prossima sosta sarà quella di rivedere il circuito di raffreddamento.

Fa la sua terza sosta Hezemans, che dà la n. 11 a Ludwig al terzo posto, poiché nel frattempo Merl, sulla n. 15, lo ha passato. Poco dopo arriva Fitzpatrick, in prima posizione, ma la sua sosta va per le lunghe. Il pieno e le gomme fanno perdere poco tempo, il cambio delle pastiglie freni molto di più, e quando Heyer riparte, la 935 di Jost-Konrad-Merl è prima. Ci resterà per poco, poiché anche per lei giunge il momento della sostituzione delle pastiglie freni e 4 minuti non glieli toglie nessuno. L'ora finisce quindi con di nuovo in testa la Loos n. 12.

5. ORA

Subito dopo, è la volta di Casoni a dover dare l'addio ad un buon piazzamento. Poco dopo aver rilevato Manfredini, con la 935-Sportswagen ad un onorevole 10. posto, Casoni avverte che qualcosa non va, ed il suo fiuto (ha esperienza di turbine rotte...) non s'inganna: il turbo è andato. Pertanto, la situazione alla fine della quinta ora è questa: in testa la Porsche 935 Loos al momento condotta da Hans Heyer; quindi la 935 di Konrad; terza, dopo lo scivolone dell'altra Loos, è risalita la 935 di Muller-Haldi; quarti, a premiare la loro gara velocissima ma miracolosamente priva di noie, la BMW di Quester-Bell; quinti Facetti e Finotto; sesta l'altra BMW 2 litri di Olofsson-Emanuelsson; settimi Schornstein-Winter; ottavi Pietromarchi-Micangeli, con



La partenza delle 6 Ore, con Fitzpatrick momentaneamente davanti a Wollek ed Hezemans. Segue Facetti, Konrad, Francia con la BMW, poi più indietro Schornstein, Neve, Surer e l'altra 935 di Haldi

4. ORA

Il semiase di « Fitz »

Stranamente, Loos alterna le guide nuovamente, e fa salire a metà turno Fitzpatrick al posto di Ludwig. Ma « Fitz », questa volta, non è fortunato: mezz'ora più tardi arriva lentamente ai box, con il semiase sinistro ciondoloni. I meccanici di Loos si tuffano sotto la macchina, la sosta si prolunga anche perché il semiase ha stracciato la canalizzazione dei freni posteriori. Quando Klaus Ludwig riprenderà la gara, la sua vettura sarà scivolata in fondo alla classifica.

la loro vecchia Panterona che, con gli anni, sembra migliorare; nomi Ballot-Lafosse; e decimi, magnificamente primi delle Granturismo, Bacchelli-Magnani con la Stratos-Facetti, che si difende benissimo a dispetto della pressione benzina che va e viene.

6. ORA

Ad un'ora dal termine, Hezemans fa il turno finale sulla macchina destinata a vincere, Jost fa lo stesso sulla vettura che arriverà seconda. Poco dopo, Haldi dà il cambio a Muller sulla Porsche apparentemente destinata al terzo posto, ma Derek Bell non è di questo parere, e tirando al massimo, vistosamente incitato dai box da Quester, guadagna uno splendido terzo posto.

Caccia alle P.7 (da bagnato) nelle prove

SCARPERIA - Primo turno di prove sotto un'acqua che, poche centinaia di metri più su, era decisamente neve. Molto forte subito, e si poteva presumere data la sua dimastichezza con il terreno bagnato, Bruno Giacomelli che si lamentava solo del sottosterzo della sua nuova BMW-Turbo, che aveva provato — a parte la presa di contatto del Ricardo — solo un paio di giorni prima su questa pista. Molto veloce dietro di lui Carlo Facetti. La Porsche 935 sua e di Finotto era arrivata solo il giovedì, via nave, dalla 24 Ore di Daytona... e c'era stato solo il tempo di montare un motore fresco prima delle prove ufficiali, nel corso delle quali Carluccio aveva sfruttato al meglio la progressione del suo monotorbo con le modifiche che già lo scorso anno aveva personalmente fatto per migliorarne la « risposta ». Veniva poi la prima delle biturbo, quella di Bob Wollek, quindi il sorprendente Casoni, rientrate con Corrado Manfredini sulla 935-Sportswagen, che si è trovato molto bene dopo un paio di stagioni di sosta, e si è lamentato solo della pesantezza dello sterzo di queste vetture.

sopplesse con le invidiatissime (specie sul bagnato) Pirelli P7. Anzi, l'ing. Mezzanotte è stato avvicinato da parecchi teams Porsche per avere delle gomme da bagnato, ma la misura da 19 pollici ancora non ce l'hanno, alla Pirelli.

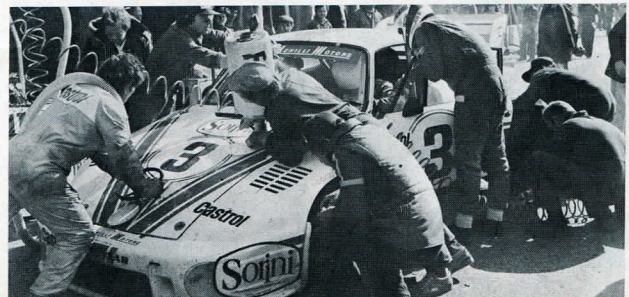
Nel secondo turno di prove si sono scatenati i biturbo, con John Fitzpatrick a battere records su records saltando da una all'altra

delle 935 di Loos. Hezemans lo ha praticamente eguagliato, mentre si è fatto avanti anche Wollek nonostante seri problemi ai pneumatici, un treno di GY evidentemente mal riuscito. Wollek era seccatissimo, è la terza gara consecutiva che in prova la sua Kremer si trova davanti entrambe le vetture dell'« odiato » team Gelo. Quarto tempo assoluto della quarta Porsche biturbo presente,

quella di Jost, e quindi l'eccellente tempo della BMW-Italia di Eddie Cheever, che è andato fortissimo nonostante la rottura del comando del contagiri subito all'inizio del turno. Francia, quando è salito, ha avuto dei guai con il limitatore (« che aveva finito per sostituire il contagiri... ») che staccava ben prima dei 9200 cui era stato tarato, e quindi non ha potuto esprimersi al massimo, praticamente però sui tempi del compagno.

Stesso inconveniente, per la Porsche di Facetti. Dopo essere riuscito a spingersi ad un ottimo tempo, Carluccio si è trovato con un motore che a 7000 si « piantava » per rottura dello scarico; anche Casoni e Manfredini non hanno potuto fare granché in quanto, appena Manfredini ha iniziato il turno, una perdita d'olio da un gommino del circuito di recupero ha fatto sospendere anzitempo le loro prove. E così non è riuscito perfettamente l'assetto per il Dunlop, usate poi in gara.

Sulla BMW-Turbo è salito dapprima Winkelhock, che è riuscito appena a scendere attorno ai 2 minuti. Quando è stata la volta di Giacomelli, in due giri il motore si è rotto, un pistone. Qualche inconveniente anche per Kotulinsky, che ha strisciato la fiancata destra rovinando il radiatore e strappando tutta la vetratura, e per Quester che sulla BMW-Falck che divide con Bell ha urtato il muso, rovinando la spior. Cogliuta e Monticone hanno praticamente perso il turno sull'asciutto a causa di un cuscinetto posteriore rovinato, che faceva prendere gioco al mozzo e quindi alle pinze freno, con evidenti guai in frenata.



Un rifornimento della Porsche 935 di Facetti-Finotto, quinta assoluta al termine della gara, che inaugurava la nuova sponsorizzazione della Sorini

A destra, l'entusiasmo di Quester all'arrivo del suo coequipier Bell, che sul finire della gara ha conquistato il terzo posto. Sotto, durante le prove del mattino, due vetture che poi non hanno preso il via. Sono la Porsche di Rebai e la BMW Turbo ufficiale di Winkelhock e Giacomelli, il più rapido sul bagnato



Luigi Calamai ha voluto con sé, nella corona d'alloro, il suo più che valido antagonista, Rinaldo Drovandi



LA SOLUZIONE DELLA PORSCHE

Più «coppia» col doppio turbo

SCARPERIA - Al Mugello di Porsche 935 modello '78, cioè con il doppio turbocompressore, ce n'erano quattro: le due ufficiali del team Gelo, che sulle sue vetture ruotava Hezemans, Fitzpatrick, Ludwig ed Heyer, che all'ultimo momento ha preso il posto di Tim Schenken. Poi una delle due di Kremer, cioè quella di Wollek-Pescarolo, ed infine quella del team Konrad. A parte l'ovvia considerazione relativa all'adozione di due turbine al posto di una, in queste vetture si nota una completa ristrutturazione del sistema di intercooling. Lo scambiatore, che riceve l'aria compressa dai turbo posti all'estrema poppa della vettura, è sistemato più verso il centro della macchina, sotto il lunotto, e riceve aria da due ampie prese d'aria sul fianco. Vi sono quindi due valvole di sovrappressione, su ciascuno dei due bracci che riportano l'aria compressa indietro, verso i collettori di aspirazione, ed un rinnovato circuito di lubrificazione delle turbine.

Lo scopo dello sdoppiamento dei compressori, ciascuno dei quali è alimentato dagli scarichi di una bancata, è quello di migliorare la risposta del motore, grazie alla maggior leggerezza e quindi minore inerzia delle masse di ciascun turbo, rispetto a quelle del compressore singolo, necessariamente più grande per fornire la portata necessaria. Pare che lo scopo sia stato raggiunto, con un miglioramento della progressione (con utilizzo da 3500 a 8000 giri) ed un aumento della potenza fino verso i 700 CV. La pressione di sovralimentazione è rimasta invariata, attorno alle 1,4 atmosfere in utilizzo normale.

Molta attesa anche per la novità BMW, cioè la 320 due litri turbo ufficiale portata al Mugello per Giacomelli e Winkelhock. Il motore è il solito BMW 4 cilindri 16 valvole, preparato l'anno scorso dalla McLaren-USA e sovralimentato con turbo ed intercooler americani, della Garret. Anche in questo caso la sovra-

alimentazione «media» è di 1,4 atmosfere, con possibilità di aumentarla tramite il solito manettino in cabina. La potenza è di circa 650 CV, apparentemente troppi per un due litri sia pure molto raffinato, specie se confrontati con quelli delle Porsche, che hanno 1000 centimetri cubi in più. Ed infatti i cavalli arrivano oltre 1000 giri più su dei Porsche, e i problemi si sprecano. Ma più che guai di motore per lo meno nelle prime prove, la 320-BMW turbo ha sofferto di «incomunicabilità» fra i piloti, con opinioni abbastanza diverse per quanto riguarda l'assetto. Che per Winkelhock andava benone, ma che Giacomelli trovava molto sottosterzante.

Perfettamente d'accordo invece Francia e Cheever, la coppia della BMW-Italia sulla ottima 320 preparata da Osella. La quale, se mai aveva un difetto, era quello di essere una vettura che ne ha viste di tutti i colori, nel mondiale dello scorso anno nelle mani di Peterson e Stuck, tanto che — specie agli attacchi delle sospensioni posteriori — mostrava già segni di fatica. Il lavoro di Osella si è comunque dimostrato riuscito, specie sul piano dell'assetto, ed a questo proposito Cheever ha trovato fantastiche le Pirelli, dopo l'iniziale scetticismo, soprattutto sul bagnato ed in frenata. Molto bene si è comportato anche il motore a corsa corta di Osella, con un'ottima erogazione di potenza ai regimi medi.

Un buon lavoro lo ha fatto Gottifredi sulla 935 di Rebai. Il motore è un 2140 cc, per rientrare nella classe 3 litri, l'alimentazione sfrutta una pompa Kugelfischer che incorpora il regolatore per il turbo, che è singolo. Nuovi pure i collettori di aspirazione e nuovissima l'aerodinamica, apparentemente molto bene riuscita. Problemi? non risolti prima di accensione, infine con la frizione, ne hanno modificato le possibilità.

A destra, Francia spiega ad Osella i guai di raffreddamento della BMW-Italia che, fino a che è stata in gara, era la più veloce fra le 2000



Cheever, anche lui rapidissimo con la BMW gommata Pirelli. Un surriscaldamento lo ha costretto al ritiro quando ormai la macchina era tagliata fuori da ogni piazzamento



PRIMA BATTERIA

L'incertezza all'Arrabbiata

In prima fila Calamai, miglior tempo in prova, affiancato da Drovandi. Al via i due scattano affiancati e così proseguono per qualche centinaio di metri. All'imbocco della curva Luco, quella al termine del rettilineo centrale, Drovandi riesce ad infilarsi all'interno di Calamai. Con queste due posizioni di testa si arriva a metà del primo giro, ma all'imbocco della curva del Correntaio, è Calamai che riesce ad inserirsi all'interno del rivale, e ad andarsene. Calamai conduce il gruppo, seguito da Drovandi, Mariolini, Gerry, Campani e Righi. Al giro successivo Drovandi sbanda leggermente all'uscita della Arrabbiata, ma si riprende prontamente, risalendo presto dalla quarta alla seconda posizione.

Le cose non cambiano ed all'arrivo è primo il locale Calamai, seguito nell'ordine da Drovandi, «Gerry», Mariolini, Campani e Righi.

Sotto, il semiasse che è costato un piazzamento (e molti marchi della Coppa Porsche) a John Fitzpatrick



SECONDA BATTERIA

Tamponamento alla prima curva

La seconda batteria è senza dubbio più avvincente e ricca di colpi di scena. Lo schieramento vede ai primi due posti Nar-

DI CENTIMETRI BATTUTO
DROVANDI NELL'«ALFASUD»

CALAMAI ha imparato la lezione

Sotto, la volata nella finale Alfasud. Per pochi centimetri, ma quanto basta, la spunta Calamai, a sinistra di chi guarda, sui tenace Rinaldo Drovandi



SCARPERIA - Come ormai sembra tradizionale, il Mugello ha ospitato la prova inaugurale del Trofeo Alfasud, il terzo. La formula è la stessa, così come gli intenti della Casa del biscione. Si tratta di svolgere questa azione promozionale, per rinverdire il vivaio piloti. Le gare in calendario saranno dieci, in Italia, mentre altre quattro verranno disputate all'estero con validità per la Coppa Europa alla sua seconda edizione. Le prove in territorio straniero, saranno concomitanti con prove del mondiale della Formula 1, e avranno inizio il 2 luglio sulla pista tedesca di Hockenheim, quindi si passerà a Zeltweg il 13 agosto ed a Monza il 10 settembre.

Riguardo alle gare italiane, il prossimo impegno sarà il 23 aprile a Monza. Fra i protagonisti, vale la pena di ricordare che il primo di questi trofei fu vinto dal fiorentino Filippo Niccolini, mentre il successivo fu appannaggio di «Baronio» che batté di misura Luigi Calamai, giovane promessa non solo dell'automobilismo toscano, visto che è nativo di Borgo San Lorenzo, un paese che si trova appena a due chilometri dall'Autodromo del Mugello.



I 2 protagonisti della finale, Calamai e Drovandi, si erano dati battaglia anche nella prima batteria. Sotto, Orlandi in testa-coda schivato da tutti



UN INTERVENTO NECESSARIO

La CSAI contro l'AICA per le SIMCA

I piloti di vetture Simca Rallye 2 che si sono iscritti alla prima gara della stagione per gr. 1, cioè la «Pasqua del Pilota» a Magione, si potranno veder respingere le iscrizioni da parte degli organizzatori. Per far ciò essi si appellano a quell'articolo del regolamento che dà ad ogni organizzatore la facoltà di «respingere qualsiasi iscrizione senza doverne dare motivazione».

In questo caso, la motivazione però c'è. Si tratta dell'assurdo braccio di ferro fra l'Associazione Circuiti e la Simca-Chrysler Italia, «colpevole» (a detta dell'AICA) di avere un suo Challenge senza spendere una lira di contributo negli autodromi che ne ospitano le gare valide.

Il nodo viene al pettine fra una settimana, a Magione. Gli organizzatori urbani, al momento in cui riceveranno il regolamento della gara visitato dalla CSAI, manterranno alla CSAI un telegramma con il quale «in risposta imponente» a questo, non solo è contrario al regolamento che prescrive per ogni corsa tutte le classi di una categoria, ma punisce assurdamente anche coloro (pochissimi, ma possono essercene) che non corrono la 1300 gr. 1 con delle Simca. Ed infatti la CSAI ha risposto imponendo di istituire la classe 1300 gruppo 1, né poteva fare altrimenti.

Il punto di vista della AICA è questo: «Fanno della pubblicità, è giusto che la paghino a noi, autodromi, che diamo loro la possibilità di farla».

Il punto di vista della Chrysler si può così sintetizzare: «Il nostro è un Challenge aperto, non solo su gara in pista, ben diverso da quanto fanno Alfa o Renault, che invadono gli autodromi con roulettes e striscioni pubblicitari. Il budget che destiniamo alle corse preferiamo spenderlo in premi ai piloti».

Dopo che la CSAI ha risposto picche al telegramma di Magione, resta da vedere se gli organizzatori avranno il coraggio di mettere in pratica, fino in fondo, il metodo descritto in apertura del servizio. Sarebbe una ritorsione odiosa, in grado di togliere all'AICA molte simpatie. Se così accadesse, e se la Chrysler Italia non volesse cedere al ricatto, non le resterebbe che non istituire ufficialmente il Challenge velocità, o trasformarlo solo per le gare in salita, continuando peraltro a dare i contributi previsti ai conduttori delle sue vetture.

delli, che porta in gara la seconda macchina della Nanni Motor, preparata come quella di Calamai dal fiorentino Cortino e Ottavio Schermi. Al via prende un leggerissimo vantaggio Nardelli, ma subito dopo è Schermi che passa al comando. All'imbocco della prima curva, sfilano Schermi e Nardelli, mentre alle loro spalle si verifica un incidente nel quale resta coinvolto Vasta che tampona Guarino e Bagnoli. Si arriva verso la conclusione del primo giro con Schermi che sbaglia l'ingresso alla Bucine e che viene infilato da Nardelli. Il primo giro vede Nardelli al comando, seguito da Schermi, Madiai che è risalito molto bene. Molinari e Fusar Bassini, uno dei pochi partiti con le slicks.

I primi tre sono a stretto contatto tanto che sfruttando la scia, Madiai e Schermi riescono a passare Nardelli, che torna subito dopo secondo. E' un avvicinarsi continuo, ma Schermi prende con decisione la testa. Intanto, esce alla curva Biondetti Mantovani, mentre Nardelli, di lì a poco torna al comando seguito da Schermi e Madiai che finalmente sembra aver trovato la giornata giusta dopo tanti tentativi e tante amarezze. Bella è la lotta anche per il quarto posto, con protagonista Fusar Bassini che incalza il gruppetto di testa.

Ma il meglio deve venire: quando i tre di testa devono ancora percorrere settecento metri, giunti all'uscita della Biondetti, a Nardelli scoppia una gomma, subito dopo la stessa cosa capita anche allo sfortunato Madiai, mentre Schermi se ne va a vincere. Il problema dipende dalle gomme: sia Nardelli che Madiai, come la maggioranza del resto, avevano montato gomme da pioggia. Vince Schermi



FINALE

La capriola di MARIOLINI

La finale si è articolata su dodici giri e ha visto il successo di Luigi Calamai, davanti a Rinaldo Drovandi. Una gara appassionante che ha tenuto tutti con il fiato sospeso fino all'ultimo momento, quello cioè che ha visto Calamai vincere per il classico soffio.

Al via era Schermi che guadagnava qualche centimetro su Calamai. I due affrontavano la curva in fondo al rettilineo, mentre alle loro spalle si registra subito un groviglio di auto. E' Orlandi che, stretto fra altre due macchine, perde il cofano, che per essere scansato provoca tre o quattro testa-coda. Quando si giunge alla Casanova, Calamai passa in testa seguito da Schermi e da Drovandi. Intanto all'uscita della curva Arrabbiata capota Mariolini, mentre in testa passa di prepotenza Schermi.

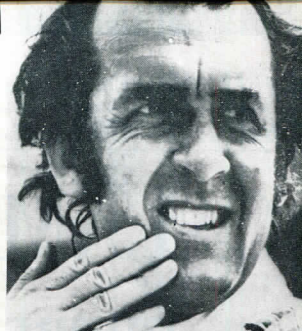
Dopo il primo passaggio, sempre in fondo al rettilineo che sarà teatro della maggioranza dei sorpassi, passa a condurre Drovandi che sembra guadagnare qualcosa sui diretti inseguitori. Al secondo passaggio sfilano sul traguardo Drovandi, Schermi, Calamai, Campani, Nardelli, Calluzzo, Fusar Bassini e Molinari. Si arriva in fondo al rettilineo e Calamai si infila fra Drovandi e Schermi, prendendo il comando. Verso il termine del quarto giro si ritira Molinari, mentre per le posizioni di testa continua l'altezza di sorpassi fra Drovandi, Calamai e Schermi.

Al sesto giro intanto si ferma Galluzzo, mentre alla curva Luco si rovescia Onori. Continua la serie delle fermate al giro successivo, con Feris che si ferma sui bordi della pista. Per le posizioni di testa intanto si assiste ad una gara sempre più avvincente: Calamai e Drovandi si danno il cambio a condurre, mentre è costretto a fermarsi anche De Sisti. Poco dopo è costretto a fermarsi anche Nardelli al quale scoppia nuovamente una gomma, che gli aveva dato già vari problemi dal quinto giro. La macchina aveva cominciato a vibrare, poi lo scoppio. La stessa cosa poi sarebbe capitata anche a Schermi e ad Aquilini.

Continua la danza in testa, con Calamai e Drovandi che danno spettacolo. Ci si avvicina all'ultimo giro, i due doppiamente Fassi e continuano a viaggiare quasi attaccati. E' l'ultimo giro, conduce Drovandi, Calamai tenta prima a destra poi a sinistra, tanto per saggiare l'avversario. I due arrivano alla curva Bucine, quella che immette al rettilineo d'arrivo. Calamai si allarga per stringere in uscita, riesce a prendere la scia e ad uscire a trecento metri dal traguardo, con Drovandi che accenna a stringerlo leggermente ma molto correttamente. Calamai passa di venti-trenta centimetri, tanto che le macchine arrivano quasi affiancate.

Vince Calamai su Drovandi che al momento della premiazione si lascia sfuggire una lacrima. Calamai è riuscito a vincere come «Baronio» riusciti a fare nei suoi confronti l'anno scorso. La lezione è servita.

Riccardo Rossi Ferrini



David Hobbs si è guadagnato la pole position per la corsa di Sebring battendo il precedente primato

ASSENTE ANDRETTI A PHOENIX (MA C'ERA UN «VICE»)

ONGAIS non regge (di cambio) a Johncock

PHOENIX - 150 MIGLIA «Jimmy Brian» gara valida per il campionato USAC, 19 marzo 1978

LA CLASSIFICA

1. Gordon Johncock (Wildcat) alla media di 220,158 kmh; 2. Steve Krisloff (Wildcat); 3. A.J. Foyt (Foyt Coyote) ad un giro; 4. Bill Simon (Eagle); 5. Dick Mears (Penske).

PHOENIX - Mancava soltanto Mario Andretti, impegnato a Silverstone e al suo posto Roger Penske aveva messo il giovane Rick Mears il quale finiva quinto dopo 150 miglia caotiche ed ancor più confuse dalle segnalazioni di posizioni da parte dei cronometristi. Comunque è bene quel che finisce bene. Non ci sono stati incidenti gravi anche se per quattro volte la bandiera gialla ha rallentato la marcia dei 22 partenti alla terza tappa USAC. Danny Ongais aveva ottenuto la pole position con la nera Farnelli Jones, al pari dello scorso anno, seguito da Johncock, Sneva, Dickson, Rutherford, Gelhausen, Mears, Bobby Unser, Wally Dallenback e Al Unser. Il texano A. J. Foyt riusciva ad essere 14. dietro molti giovani a causa, si dice, del dolore alla spalla, dopo il noto incidente della 500 miglia di Daytona. E subito dopo il via, il

duello, come previsto, iniziava tra Johncock, Ongais e Tom Sneva il quale però all'ottavo giro sulla pista di un miglio, oleosa nonostante il fondo fosse stato rimesso a nuovo, compiva un testa-coda uscendo sul prato. Il campione USAC 1977 percorreva a piedi un chilometro, correndo velocemente mentre le macchine con «gru» riportavano al box la vettura alla quale venivano cambiati i pneumatici e rientrava in gara, senza peraltro speranza di vittoria per i giri perduti.

Il compagno di scuderia — sostituito di Andretti — tirava egregiamente tenendosi sempre tra i primi cinque ed assumendo anche il comando durante un rifornimento. Intanto Roger Mc Cluskey usciva fuori corsa e la sua Eagle s'incendiava, ma gli addetti prontamente spegnevano il fuoco. Oliver compiva un testa-coda e sfasciava il musetto, e quindi iniziavano i rifornimenti e le posizioni di testa subivano un rimescolamento che confondeva i cronometristi i quali impiegavano 20 minuti prima di ristabilire l'ordine di corsa.

Larry Dickson abbandonava col motore che fumava, poi era la volta di Bobby Unser. L'asso di Dan Gurney, la cui macchina appare molto competitiva, rientrava al box per fare il pieno. Tentativo vano poiché i meccanici non riuscivano a far scattare la valvola applicata al tubo di rifornimento. Unser riparte, compie un giro e ritorna al box, ma anche stavolta la valvola non scatta e Bobby abbandona per mancanza di carburante.

«Una valvola da due dollari è costata troppo, oggi» dichiara Dan Gurney, osservando la levetta leggermente incrinata. A 40 km, dalla fine Ongais, che era sulla coda di Johncock (che quasi toccava Rutherford nel medesimo punto dello scorso anno e che si conclude con una scazzottata) abbandona col cambio sballato. Steve Krisloff, il «secondo» nuovo pilota di George Bignotti — che ha preso il posto di Dallenback — si piazza in seconda posizione, ma non osa attaccare lo scatenato compagno di squadra e si accontenta della piazza d'onore. A. J. Foyt, che era ad un giro dal leader, forza nelle ultime passate e riesce ad ottenere la terza posizione d'arrivo.

700 milioni per la CAN-AM (via a maggio)

NEW YORK - La Can Am diventa sempre più «signora». A renderla più ricca è stata la notizia emessa dalla SCCA la quale ha annunciato che altri 200 mila dollari vanno ad aggiungersi al già alto monte premi annunciato due mesi or sono. Insomma, quest'anno i partecipanti alla «nuova Can Am» si contenderanno circa 675 mila dollari oltre ai vari premi di ditte sponsorizzanti; un grande passo avanti rispetto ai 460 mila dollari gettati nel 1977 sulla bilancia dei premi, in quel primo anno della «rinascita» della Can Am. A questo va aggiunto che per nove tappe della categoria 750 mila dollari complessivi sono un piatto ghiotto.

Il via come è noto avverrà a Gainesville nella Georgia il 14 maggio, per passare in un nuovo ed unico speedway: Charlotte nella Carolina del Nord, alla vigilia della famosa 500 Miglia di Indianapolis, il 27 maggio. Grandi preparativi per la ripresa della stagione. La prima ad annunciare novità è stata la «Shadow» di Don Nichols che presenterà due bolidi affidati il primo a Jan Pierre Jarier e l'altro all'americano Randy Townsend.

Le macchine saranno azionate da motori Dodge montati su chassis DN8 Formula Uno, dello stesso tipo coi quali Alan Jones lo scorso anno vinse il Grand Prix austriaco. Un team sta lavorando a Monterey in California sotto la direzione di John Baldwin — già della Mc Laren-USAC — e del disegnatore Richard Owen. Nichols ritiene che a metà aprile le due macchine saranno pronte per i test completi. Uno degli sponsors sarà la «Villiger Cigars» che sponsorizza altresì la Formula Uno.

Resta tuttavia incerta la tappa del 20 agosto, quella di Mosport a causa delle pessime condizioni del tracciato, ma abbiamo appreso che gli organizzatori stanno lavorando attivamente per metterlo in condizioni di competitività.

I. m.

SPETTACOLARE RIFORMIMENTO NELLA «500» STOCK

Col record al box Allison fa... 48

ATLANTA - Bobby Allison con la Ford Thunderbird con la quale ha vinto la 500 Miglia di Daytona, ha portato a casa la 48. vittoria della sua carriera e 45 mila dollari, meritatissimi. Il maggiore degli Allison dopo aver permesso a Cale Yarborough, campione in carica NASCAR, di guidare per i primi 19 giri sull'ovale di un miglio e mezzo, ha poi preso il comando e lo ha saldamente tenuto in pugno resistendo agli spunti più o meno fortunati degli avversari di grido come David Pearson, finito contro il muro a 50 chilometri dalla fine, per la rottura di una sospensione, e Richard Petty, fermatosi quando era secondo col motore surriscaldato. La vittoria di Allison premia il lavoro di squadra: per l'ultimo rifornimento e cambio dei pneumatici i meccanici hanno impiegato 14"2. Poi la Thunderbird ha risposto bene e lentamente il driver dell'Alabama ha finito per avere due giri di vantaggio su Dave Marcis e sul fratello Donnie che all'inizio si era accodato a Bobby per una ventina di giri. Ma subito al via Petta Foray, Yarborough aveva noise con le gomme, Donnie con le sospensioni ed il vincitore odierno ne approfittava per guadagnare terreno.

L'ovale, di recente rimesso a nuovo, è uno dei più difficili e duri del campionato. Le sospensioni subiscono un test impressionante ed i polsi dei piloti lo stesso. Yarborough che credeva di poter continuare sino alla fine — era ad un giro da Allison — ha dovuto tornare al box, e così «pel di carota» finiva quarto a tre giri.

Sessantamila spettatori hanno goduto il magnifico spettacolo sotto un cielo benigno e caldo, mentre le macchine hanno offerto una battaglia avvincente. Anche Janet Guthrie all'inizio va a muretto perdendo così un giro. Sul finale (mancavano quattro giri) Connie Saylor sfiorava un altro concorrente, ed ambedue rientravano sul prato. La bandiera gialla rallentava il gruppo che concludeva la corsa all'insegna della luce gialla. Così da una media iniziale di 249,23 kmh si finiva intorno ai 223 kmh, media molto bassa rispetto a quella di qualifica (260 di Cale Yarborough che conquistava la pole position).

LA CLASSIFICA

- ATLANTA 500 - Gara stock organizzata dalla NASCAR Daytona - Atlanta 19 marzo 1978.
1. Bobby Allison (Thunderbird) alla media di 223 kmh; 2. Dave Marcis (Ford) a 2 giri; 3. Donnie Allison (Chevrolet) a 3 giri; 4. Cale Yarborough (Oldsmobile) a 3 giri; 5. Lennie Pond (Chevy) a 4 giri.

TARRES ottiene il suo tris

CONDROZ - Decisamente il francese del Belgio Marcel Tarres si impone nelle corse in salita belghe... prendendosi gioco del suo solito avversario Torry Gillet, eppure molto bravo anche lui.

LA CLASSIFICA

1. Tarres (Ralt) 1'17"23; 2. Gillet (Lola) 1'19"85; 3. Weidel (BMW) 1'24"72; 4. Lampach (March) 1'25"16; 5. Devillz (Ford) 1'26"28; 6. Van Den Broeck (BMW) 1'30"08; 7. Hurgten (BMW) 1'30"73; 8. Lambert (Alpine) 1'30"88; 9. Buchem (F.F.) 1'31"04; 10. Geibe (Alpine) 1'31"75.

● Al Unser ha smentito le voci che lo vorrebbero a Long Beach con una vettura Arrows. «Comunque — ha commentato — se verranno avanti con proposte concrete, sarò più che lieto».

● La Good Year, quest'anno, per la Formula Indy, è venuta avanti con una nuova miscela più dura che ha ridotto, così, le soste ai box per il cambio dei pneumatici e sembra, dal responso dei piloti, che la «formula» sia risultata ideale.

● Domenica prossima si correrà la «TWIN 200» ad ONTARIO in California che, come si ricorderà, fu rinviata a causa del diluvio, ed attesa è la presenza di Mario Andretti, il quale tra l'altro dovrà collaudare il bolide per Indianapolis.

● UN COLLEGAMENTO telefonico e televisivo della lunghezza di 2.700 chilometri, fra il lago Baikal e il fiume Amur in Siberia, è stato commissionato dall'URSS alla società italiana Telettra. La commessa ha un valore di 30 milioni di dollari.

Consuma troppo la Chaparral

PHOENIX - La corsa ha presentato alcune nuove macchine che però hanno bisogno di una revisione per quanto riguarda il consumo del carburante. 368 litri per questa gara han fatto rimanere all'asciutto numerosi concorrenti con Al Unser in testa. Il giovane Unser quest'anno è con Jim Hall, l'asso costruttore della F. 5000 con la famosa Lola Chaparral. La Lola di Unser è azionata dal Cosworth V.8 e sull'ovale di Ontario ha sfiorato i 315 kmh ma dovrà essere «tarata» per quanto riguarda il consumo. Molto attesa la prestazione delle nuove WILDCAT di Bignotti il quale, tuttavia, non le ha portate a Phoenix.

«Ho apportato molte modifiche clamorose e non sono riuscito a terminarle in tempo. Temo anche di non poterle portare ad Indy che, si sa, rappresenta il punto di convergenza di tutti gli sforzi compiuti nella USAC».

Diremmo noi, con un milione e mezzo di dollari in patio...

L'INGLESE HA PORTATO ALLA VITTORIA IL TURBO 935 DEL PROPRIETARIO DELLA PISTA MENDEZ (CHE PROMETTE UN TRACCIATO FINALMENTE RINNOVATO PER IL 1979)

Slalom di PORSCHE a Sebring: 1° REDMAN

12 ORE DI SEBRING - gara internazionale di durata - Sebring 18-19 marzo 1978

- LA CLASSIFICA:**
1. Brian Redman, Bob Garrettson e Charles Mendez (Porsche Turbo) che compiono 240 giri pari a km 2.008,460 alla media oraria di km 168,250;
 2. Haywood-Hagestad (Turbo Porsche) 240 giri;
 3. Shaw-Spauiding (Turbo Porsche) 239 giri;
 4. Paul-Fernandez (Porsche Carrera);
 5. Earle-Akin-Knoop (Porsche Carrera) 225 giri;
 6. Romero-Soto (Porsche Carrera) 219 giri;
 7. Sordeliva-Gordillo (Porsche 911 S) 213 giri;
 8. Miller-Bohren (BMW CSL) 211 giri;
 9. Felton-Gimondo (Buick Skylark) 209 giri;
 10. Koll-Hamren-Sherman (Porsche 914-6) 209 giri.



A sinistra, la partenza della 12 Ore con la BMW di Hobbs e le due Porsche di Gregg e Haywood. Sopra i tre vincitori Mendez, Garrettson e Redman

SEBRING - Il redivo, poderoso Brian Redman, in coppia col promotore del circuito, Charles Mendez, ha vinto la 26.a edizione della 12 Ore di Sebring. Non è stata una vittoria facile per l'ex campione della Lola Chaparral Formula 5000, tornato alle corse dopo il pauroso e disastroso incidente capitatogli sulla pista di St. Jovite in Canada. Gli avversari, presentatisi alla 12 Ore con 84 mila dollari in palio, erano molti ed alcuni noti, e tutti hanno tirato al massimo verso il traguardo con alterno successo. Settantaquattro partenti hanno annebbiato l'atmosfera floridaiana, già resa grigia da un cielo nuvoloso e fresco che ricordava quello di qualche settimana fa a Daytona, svincolandosi lungo la pista di oltre cinque miglia, ormai troppo vecchia, impraticabile e sempre più pericolosa.

Durante una sosta, Hurley Haywood dichiarava: « Sembra di partecipare ad uno slalom automobilistico. Sono più le manovre per evitare rotami, pezzi di asfalto e cemento del fondo, che le curve da attaccare, e con l'approssimarsi della sera, la corsa diviene sempre più impossibile ».

Nonostante ciò, David Hobbs era riuscito a conquistare la pole position a bordo della Turbo BMW 320, alla media record di 193,402 kmh in 2'35"73, stracciando così il precedente primato di Peter Gregg, e, allo scadere della dodicesima ora, un gruppo di Porsche di vario tipo si sono divise la ricca torta, lasciando le briciole alle rivali minori.

UNA CORSA ELETTRIZZANTE

I cinquantamila spettatori non hanno dormito per un attimo, poiché per 729 minuti i piloti si sono attaccati senza remissione di colpi. Il via è stato un ghiotto antipasto dell'intera manifestazione: dopo appena un giro Hurley Haywood, in coppia con Bob Hagestad su Porsche Turbo, ha assunto il comando guadagnando oltre 30 km di vantaggio sui diretti avversari Hal Shaw e Tom Spaulding. Se Redman ha vinto, Haywood va elogiato per la consueta decisione in gara, aiutata un tantino all'undicesimo giro allorché Peter Gregg riportava la rottura di una barra di torsione e finiva sul prato dopo aver compiuto un spettacolare salto, capotando per fortuna senza conseguenze fisiche.

La scomparsa di Gregg, facilitava la marcia di Haywood il quale, tuttavia, ben presto doveva rientrare al box dove sostava per 15 minuti onde riparare un tubo dell'olio. Il compagno Hagestad ripartiva e con un forcing elettrizzante riequilibrava le distanze riportandosi in testa. Ma, ahimè, poco dopo, un'altra sosta di nove minuti costringeva i meccanici a cambiare il turbocompressore.

Intanto Redman con Mendez, che era stato in seconda posizione in « attesa del meglio », prendeva il comando (erano trascorse sette ore e 45 minuti) e puntava deciso verso la vittoria, contrastata ancora una volta da Haywood che, però, per il non più felice risposta della macchina, non riusciva a riacciuffare l'inglese che vinceva con un vantaggio di 90 secondi.



Un addetto alla pista corre in soccorso di Peter Gregg, che è ancora dentro alla sua Porsche a ruote all'aria: l'incidente pare sia avvenuto per la rottura dello sterzo. Gregg comunque non è rimasto per niente ferito

Durante la massacrante 12 Ore floridaiana venivano a mancare David Hobbs, piegato da noie meccaniche, Milt Minter — qualificatosi secondo nelle prove — e come detto, Peter Gregg che era partito dalla quarta piazza. In complesso una corsa che ha avuto ed ha causato non pochi batticuori ai concorrenti i quali, come ogni anno, hanno detto che non verranno più a Sebring se qualcosa di drastico non verrà fatto all'ottagesimo circuito, disegnato nel cuore del vecchio aeroporto della Florida. Ancor più strano appare il benessere della IMSA (la quale è nota per la sua meticolosa attenzione alla sicurezza dei piloti) ad un circuito che, purtroppo, ha fatto il tempo suo e che deve essere rimesso a nuovo non soltanto con bellissimi superficiali, ma con i cuccioli e le scavatrici.

Quanto a Redman va detto che l'inglese ha dimostrato ancora una volta la sua

classe, che non è stata minimamente intaccata dall'incidente canadese. Brian ci ha detto candidamente che intende tornare alla Formula Can Am « cui appartengo perché emigrato dalla consorella F. 5000 » dove fu campione per diversi anni. L'organizzatore pilota Charles Mendez ha confessato dopo la corsa: « E' vero, Sebring dovrà subire una plastica profonda, ma come avete visto, molti primati sono saltati egualmente. Prometto che per il 1979, chi verrà a Sebring non la riconoscerà ».

Promessa di organizzatore, speriamo si avveri. Intanto per il 2 aprile, sull'ovale veloce di Talladega, in Alabama si correrà la Sei Ore IMSA ed è prevista una larga partecipazione di piloti europei, tanto che gli organizzatori hanno battezzato la gara di « endurance »: la Sei Ore Internazionale di Talladega a la quale dovrebbe risultare molto competitiva ed avvincente.

Lino Manocchia

FOYT VINCE DUE BATTAGLIE

COLLEGE STATION - Il texano A.J. Foyt ha sostenuto due battaglie: una contro la spalla ancora dolorante, l'altra contro Bobby Allison nella 250 Miglia Stock (USA). Foyt che aveva ottenuto la pole position, è partito a razzo ed ha contenuto con bravura impareggiabile gli spunti del vincitore della recente 500 Miglia di Daytona (NASCAR), Bobby Allison.

250 MIGLIA DI COLLEGE STATION - Gara par Stock Cars - College Station 12 marzo 1978

- LA CLASSIFICA**
1. A.J. Foyt (Buick) alla media di 222,20 Km/h;
 2. Bobby Allison (Ford);
 3. Gary Bowsher (Ford).